THE ODYSSEY

RÈGLEMENT PROVISOIRE

DAKAR

FROM JANUARY 3rd TO 16th 2016

BUENOS AIRES ▸ SALTA ▸ ROSARIO

dakar.com | @dakar | #Dakar2016

2016 DAKAR ARGENTINA BOLIVIA

RÈGLEMENT MOTO - QUAD

SOMMAIRE

Le Règlement Particulier, le Règlement Technique, le Règlement Assistance ainsi que les Annexes forment l'ensemble du Règlement Moto - Quad du 38ème Dakar.

RÈGLEMENT PARTICULIER

1P DÉFINITIONS
1P1 Comité d'Organisation
1P2 Programme de l'Épreuve
1P3 Affichage
1P4 Service Concurrents
2P INSCRIPTION
3P TERMINOLOGIE
4P RÉGLEMENTATION
4P1 Généralités
4P2 Litiges
5P MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT - ADDITIFS
6P APPLICATION ET INTERPRÉTATION DES RÉGLEMENTS
7P MACHINES ADMISES
7P1 Conditions générales d'admission
7P2 Groupes et classes
7P3 Définitions des groupes et catégories
8P PILOTES
9P OFFICIELS
9P1 Liste des Officiels
9P2 Chargés des Relations avec les Pilotes
10P ENGAGEMENTS
10P1 Généralités
10P2 Demande d'engagement
10P3 Refus de départ
10P4 Annulation ou report de l'Épreuve
11P IDENTIFICATION
12P PUBLICITÉ
12P1 Généralités
12P2 Couleur des plaques numéros et publicité
13P ATTRIBUTION DES NUMÉROS DE COURSE
14P PRIORITÉ DES PILOTES
14P1 Généralités
14P2 Liste provisoire des Pilotes Elite A.S.O.
15P ORDRE DE DÉPART
15P1 Généralités
15P2 Ordre de départ
15P3 Repositionnement
16P ROAD BOOK ET NAVIGATION - GÉNÉRALITÉS
17P ROAD BOOK
17P1 Lexique Road Book
17P2 Road Book
18P ITINÉRAIRE OFFICIEL
18P1 Généralités
18P2 Etape du « Passage Podium »
18P3 Zones « Public »
19P FONCTIONNEMENT DU GPS
19P1 Généralités
19P2 Pénalités pour Way Points manquants
19P3 Navigation
20P DÉBLOCAGE DU GPS
21P ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE - DÉFINITION
22P PROCÉDURE DE CONTRÔLE
23P CIRCULATION – VITESSE
23P1 Généralités
23P2 Traversée des Zones de Contrôle de Vitesse
23P3 Impulsion
23P4 Limitation de vitesse – Secteurs de Liaisons
23P5 Limitation de vitesse – Contrôle de Passage (DZ + FZ)
24P ACCIDENT / ABANDON
24P1 Accident
24P2 Assistance en cas d'accident d'un autre Pilote / Concurrent
24P3 Abandon / Disqualification
24P4 Fermeture de la piste
24P5 Rapatriement des Machines
24P6 Machine sinistrée
25P CODE DE CONDUITE
25P1 Fonction Sentinel du GPS
25P2 Code de conduite
25P3 Téléphone satellite / GSM / Tablette tactile / Montre GPS
25P4 Moyens radio et transmissions
25P5 Iritrack
25P6 Caméras embarquées
26P RECONNAISSANCES ET OUVERTURE DU PARCOURS
26P1 Reconnaissances
26P2 Ouverture du parcours
27P ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS
27P1 Généralités
27P2 Étape Marathon Moto - Quad
27P3 Assistance autorisée
27P4 Pénalisation pour assistance interdite
27P5 Team Manager Dakar
27P6 Avion Team
27P7 Carburant – Ravitaillement - Autonomie
28P ASSURANCES
28P1 Assistance / Rapatriement
28P2 Responsabilité Civile
28P3 Assurance Individuelle Accident
29P FICHE DE POINTAGE
30P ZONES DE CONTRÔLE
31P CONTRÔLES HORAIRES
31P1 Généralités
31P2 Retard au CH de Départ d'Étape
31P3 Retard au CH de Départ d'un Secteur Sélectif
31P4 Temps Maximum / Temps Imparti
31P5 Dépassement du Temps Maximum Autorisé au CH d'Arrivée d'Étape

31P6 Dépassement du Temps Maximum Autorisé à la journée de repos
31P7 Interviews
32P CONTRÔLES DE PASSAGE
32P1 Généralités
32P2 Heure de fermeture des Contrôles de Passage
32P3 Fermeture des Contrôles de Passage
33P SECTEURS SÉLECTIFS
33P1 Généralités
33P2 Interruption de Secteur Sélectif
33P3 Sécurité
33P4 Neutralisation
33P5 Décompte de temps
34P REGROUPEMENTS
35P SIGNALISATIONS DES CONTRÔLES
36P PARC FERMÉ
36P1 Généralités
36P2 Spécificités
37P VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES
37P1 Généralités
37P2 Vérifications Administratives et Techniques à Buenos Aires (Argentine)
37P3 Obligations administratives
37P4 Challenge « Malles Motos »
38P RÉCLAMATIONS – APPELS
39P CLASSEMENTS
39P1 Généralités
39P2 Classements
40P LISTE DES PRIX
40P1 Classement Général
40P2 Classements groupes et classes
40P3 Classements divers
41P SÉCURITE DES PILOTES
41P1 Équipement de survie
41P2 Vêtements et casques
41P3 Dépôt de garantie – Lettre d'engagement
42P PÉNALITÉS

RÈGLEMENT TECHNIQUE

T1 GROUPE 1 – ÉLITE A.S.O.
T2 GROUPE 2.1 – SUPER PRODUCTION
T3 GROUPE 2.2 – MARATHON
T4 GROUPE 3 - QUAD
T5 SYSTÈME ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX
T6 ÉQUIPEMENTS LUMINEUX ET ACCESSOIRES
T7 MARQUAGES
T7P1 Généralités
T7P2 Groupe Pilotes Élite A.S.O.

ANNEXES

1 CANDIDATURE / ENGAGEMENT
1.1 Candidature / Engagement
1.2 Annulation et demande de remboursement
2 BATEAU / AVION / HÉBERGEMENT / VOYAGES
2.1 Bateau
2.2 Responsabilité et assurance maritime
2.3 Avion / Hébergement / Voyages
3 MATÉRIEL DE SÉCURITÉ ET NAVIGATION
3.1 Balise de détresse Sarsat
3.2 Iritrack
3.3 Téléphone / Équipements de sécurité
3.4 Équipement GPS
3.5 Fonction Sentinel du GPS
3.6 Tripy (Assistance)
3.7 E-track (Assistance)
4 MARQUE DAKAR
5 COUVERTURE IMAGE
6 CAMÉRAS EMBARQUÉES
7 DAKAR SERVICE CENTER
8 LEXIQUE ROAD BOOK (Art. 17P1)

RÈGLEMENT ASSISTANCE

AI RÈGLEMENTATION SPORTIVE
A1 VÉHICULES ADMIS
A2 ÉQUIPAGES
A3 BRIEFING ASSISTANCE
A4 ENGAGEMENT
A5 IDENTIFICATION
A6 ATTRIBUTION DES NUMÉROS & ORDRE DE DÉPART
A6.1 Attribution des numéros
A6.2 Ordre de départ
A7 POINTAGE / TRIPY
A7.1 Généralités
A7.2 Tripy
A8 ROAD BOOK / ITINERAIRE
A8.1 Road Book
A8.2 Itinéraire
A9 CODE DE CONDUITE (ASSISTANCE)
A9.1 Comportement Général
A9.2 Accident
A9.3 Formalités douanières
A10 CIRCULATION / VITESSE
A10.1 Vitesse – Zones de Contrôle de Vitesse
A10.2 Vitesse Maximale
A10.3 Vitesse Bivouac / Villes Étapes
A11 ASSISTANCE
A11.1 Généralités
A11.2 Pénalisations pour Assistance interdite
A12 ASSURANCES
A13 PUBLICITÉ
A14 VÉRIFICATIONS
A14.1 Vérifications Administratives
A14.2 Vérifications Techniques
A15 SÉCURITÉ DES ÉQUIPAGES
A15.1 Équipement de survie
A15.2 Abandon
A15.3 Ceinture / Harnais
A16 ACCESSOIRES ET NAVIGATION
A16.1 Téléphone satellite
A16.2 Radios
A16.3 Moyens satellitaires
A16.4 Navigation
A17 PÉNALITÉS
AII REGLEMENT TECHNIQUE

RÈGLEMENT

PARTICULIER

Rappel :
La version française est dans tous les cas la version officielle du règlement.
Les traductions en anglais et en espagnol sont éditées afin de faciliter la préparation des Concurrents, par conséquent en cas de litige avec les traductions et interprétations, seule la version française sera considérée et appliquée.

1P DÉFINITIONS

1P1 COMITÉ D'ORGANISATION

Directeur de l'Organisation :	Etienne LAVIGNE
Directeur Sportif :	Marc COMA
Coordinateur Sportif :	Tiziano SIVIERO
Coordinateur Relations Concurrents et Compétitions :	Xavier GAVORY
Responsable de la Logistique :	Marc PHILY
Coordinateur Sécurité :	Francisco ROMERO
Président de l'A.S.A. du Paris Dakar :	Etienne LAVIGNE

1P2 PROGRAMME DE L'ÉPREUVE

15 mai 2015	Ouverture de la réception des demandes de candidature.
15 juillet 2015	Clôture inscriptions des Motos - Quads.
1er novembre 2015	Fin de la réception des demandes de candidature et clôture des engagements.
19 & 20 novembre 2015	Embarquement des véhicules **au Havre** (Véhicules Course et Assistance). Installation des matériels de sécurité (Iritrack, GPS - Sentinel, E-track, TRIPY). Vérifications Techniques des Véhicules d'Assistance.
29 & 30 décembre 2015	Récupération des véhicules **au port EuroAmerica en Argentine**.
31/12/15 – 01/01/16	Vérifications Administratives et Techniques sur **le site de Tecnópolis à Buenos Aires (Argentine)**, puis mise en parc fermé au même endroit.
30 décembre 2015	**13h30 - 17h30 pour les Pilotes Sud-Américains uniquement**
31 décembre 2015	**07h00 - 18h00**
1er janvier 2016	**07h00 - 23h00**
1er janvier 2016	**20h00** Briefing Assistance à Tecnópolis *(si modification, le nouvel horaire sera communiqué par Additif)*
2 janvier 2016	**10h00** Briefing Course à Tecnópolis
2 janvier 2016	**12h00 -** Podium de départ à Tecnópolis *(si modification, le nouvel horaire sera communiqué par Additif)*
2 janvier 2016	**« Prologue »** Buenos Aires - Rosario
3 janvier 2016	Départ 1ère Étape : Rosario – Villa Carlos Paz
10 janvier 2016	Jour de repos à Salta (Argentine)
16 janvier 2016	Dernière Étape Villa Carlos Paz - Rosario
16 janvier 2016	13h00 – 20h00 Podium d'arrivée et remise des prix à Monumento a la Bandera à Rosario *(si modification, le nouvel horaire sera communiqué par Additif)*

1P3 AFFICHAGE

Toutes les informations Concurrents, classements et notes d'ouverture, décisions, documents officiels, additifs, notifications, pénalités, etc. seront à consulter aux endroits suivants :

- **À Buenos Aires : Dans la salle d'attente des Vérifications Administratives, les 31 décembre et le 1 janvier 2016 ;**
- **En Bolivie et en Argentine au Bivouac : Du 3 au 15 janvier 2016, tous les documents signés par les Officiels seront publiés uniquement sur le tableau Officiel à la tente des Officiels.**
- **À Rosario : Le 16 janvier 2016, l'affichage du Classement Provisoire se fera à l'espace du Service Concurrents *(l'heure sera communiquée par Additif)* ;**
  Passé un délai de 30 minutes, le Classement Provisoire deviendra OFFICIEL.
  Le Parc Fermé sera ouvert *(l'heure sera communiquée par Additif).*

La liste des autorisés à prendre le départ sera affichée à la sortie du Briefing et à l'entrée du Parc Fermé **à Tecnópolis à Buenos Aires le 2 Janvier 2016 à 12h00.**

Les Concurrents auront la possibilité de consulter tous les DOCUMENTS SPORTIFS OFFICIELS en ligne. Le moyen d'accès sera communiqué dans un Additif.

1P4 SERVICE CONCURRENTS

Du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 13h30 à 18h00.

A.S.O. – Service Concurrents – Moto Club du Paris Dakar
Xavier GAVORY, Coordinateur Relations Concurrents et Compétitions
Victor ALVAREZ ESTEBAN, Anaïs BROUILLET, Nelly PAVÉE, Audrey WARION.

Immeuble Panorama B – 253 Quai de la bataille de Stalingrad
92137 ISSY LES MOULINEAUX cedex
Tél. : +33 (0)1 41 33 14 60 - Fax : +33 (0)1 41 33 14 69
E-mail : Concurrents@dakar.com

2P INSCRIPTION

Le Moto Club du Paris Dakar, organise avec le concours d'Amaury Sport Organisation (A.S.O. ci-après dénommé l'Organisateur), le **38ème Rallye Tout Terrain Marathon Dakar**, dénommé pour **2016 : «Dakar Argentina - Bolivia»,** épreuve internationale qui se disputera du **3 Janvier au 16 Janvier 2016,** sous l'égide de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM), et des FMN des pays traversés : **Bolivie (FMB) et Argentine (CAMOD).**

Visa d'Organisation délivré par la FFM (Fédération Française de Motocyclisme) (FMN):
en cours *(sera communiqué par Additif).*

Pour faciliter la compréhension des Pilotes, les règlements sont traduits en anglais et en espagnol. En cas de contestation concernant l'interprétation des divers documents et autres publications de l'Organisateur, **seuls les textes français du présent Règlement Particulier feront foi.**
En cas de litige juridique, la France sera seule compétente pour toute contestation devant les tribunaux et le droit français sera seul applicable.

3P TERMINOLOGIE

1) Additif
Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement et destiné à le modifier, le préciser ou le compléter.

2) Assistance
a) L'assistance se définit par le travail sans restriction sur une Machine de course, ou l'un de ses éléments, même démonté et/ou la proximité physique d'une/des personne(s) près d'un Véhicule de compétition.

b) L'assistance dans un lieu clos et/ou privatif n'est pas autorisée.

- 1ère infraction : 6 heures de pénalité,
- 2ème infraction : Disqualification.

3) Bivouac (hors Marathon)
a) Endroit situé entre les Contrôles Horaires d'Arrivée et de Départ d'Étape où tous les Pilotes se regroupent, localisé dans le Road Book, à assistance libre entre Pilotes / Concurrents encore en course et véhicules et/ou personnes inscrits dans la catégorie Assistance. Il s'agit d'une surface fermée, contrôlée et sécurisée, à usage privatif dans le cadre du Dakar, dont l'accès est exclusivement et uniquement réservé à toute personne accréditée par l'Organisateur, ainsi qu'aux représentants des pouvoirs publics locaux.

b) Après avoir pointé au CH d'Arrivée d'Étape, le Pilote ou tout membre de l'équipe peut ressortir la Machine du Bivouac pour ravitailler, laver la Machine, se rendre à l'hôtel ou effectuer des essais techniques, dans un rayon de 30 km du Bivouac.
Lors de ces essais, l'Iritrack devra être allumé, sous peine d'une pénalisation à la discrétion du Jury International. Tous ces essais doivent se dérouler en dehors de tout parcours de Secteur Sélectif.

c) Il est interdit de circuler à vitesse excessive et/ou de conduire de façon dangereuse dans la zone du Bivouac, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la Disqualification, sur décision du Jury International. **La vitesse dans le Bivouac est limitée à 20km/h.**

d) La présence de Motos - Quads dans l'enceinte de la zone de restauration est interdite, elle pourra entraîner une pénalité de **300€** par infraction constatée.

e) Il est expressément interdit aux Pilotes du 38ème Dakar de déployer, en dehors des espaces qui leur sont dédiés dans la zone du Bivouac, des supports de visibilité quels qu'ils soient. Il leur est également expressément interdit de procéder à des opérations de distribution (que ce soit à titre gratuit ou payant) de tout produit quel qu'il soit à l'intérieur du Bivouac.

Pour toute autre opération promotionnelle, le Pilote doit solliciter l'accord préalable et écrit de l'Organisateur.

4) Briefing

a) Le Briefing sera tenu quotidiennement par le délégué de l'Organisateur. Le Directeur de Course assiste au Briefing.
Y seront détaillées les informations concernant la sécurité et le parcours (modifications du Road Book). Ces informations seront affichées au panneau d'affichage officiel, à l'issue du Briefing.

b) Un Briefing général « Course » aura lieu le 2 Janvier 2016, à 10h00 à Tecnópolis à Buenos Aires. Y seront détaillées les informations concernant la sécurité et le parcours. Ces informations datées et signées par le Directeur de Course, seront affichées au panneau d'affichage officiel. La présence d'au-moins un membre de chaque Équipage Course et Assistance est obligatoire (émargement), sous peine d'une amende de 500€.

c) A partir de la première Étape, un Briefing aura lieu chaque soir au Bivouac, à 20h00 (sauf cas particulier indiqué dans le Timing), au « El Central ». La présence d'au-moins un membre de l'Équipage est vivement conseillée. Les veilles de passages de frontières et le jour de repos, le Briefing aura lieu à 19h00. À l'issue du Briefing, un compte rendu sera affiché aux tableaux d'affichage officiels. Il indiquera les informations importantes (modifications du Road Book) et le code GPS de l'Étape du lendemain.

&Le HUB du Bivouac : «EL CENTRAL»
Dans cet espace sont à votre disposition :

- Le Service Concurrents jusqu'à 23h00 (puis permanence à la tente des Officiels) ;
- Le déclarant en douane WAIVER de 16h00 à 22h00 ;
- L'agence de voyage VSO ;
- Le Briefing.

5) Fiche de Pointage

Document destiné à recueillir dans l'ordre chronologique les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire.

6) CH

Contrôle Horaire (voir Article 31P). Si les Contrôles Horaires de l'Arrivée d'une Étape et de Départ de l'Étape suivante sont jumelés, ils ne pourront pas être éloignés pour l'Arrivée d'un Secteur Sélectif de plus de 5 km du centre du Bivouac et pour le Départ du lendemain de plus de 10 km du centre du Bivouac.

7) Concurrent

Terme spécifique pour la catégorie Auto - Camion. Non applicable pour la catégorie Moto - Quad. Remplacé par « Pilote ».

8) CP (Contrôle de Passage) / CPs (Contrôle Passage Sécurité) / CPLs (Contrôle Passage Liaison Sécurité)

Zone de Contrôle où la Fiche de Pointage sera tamponnée par des Commissaires et qui doit être obligatoirement un WPM, un WPE ou un WPS.

9) Disqualification

Sanction décidée par le Jury International suite à une infraction grave aux Règlements.

10) Durée d'une Épreuve
L'Épreuve commence au début des Vérifications Administratives et Techniques (y compris, les vérifications à l'embarquement des Véhicules), inclus le Rallye, et se termine à l'expiration de l'un des délais suivants le plus tardif :

- délai de réclamation ou d'appel ou fin d'audition par le Jury International ;
- fin des Vérifications Techniques d'après Épreuve entreprises en conformité avec le Code Sportif ;
- fin de la remise des prix, du podium et après ouverture du Parc Fermé.

11) DZ
Début d'une Zone de Contrôle de Vitesse matérialisé, dans la mesure du possible, par un repère précis et par un WPS ou WPE dans le Road Book. En cas de divergence entre les deux, c'est le Way Point qui fait foi.

12) Épreuve
Est considérée comme « Épreuve », le **38ème Rallye Dakar dénommé pour 2016 : « Dakar Argentina - Bolivia».**

13) Étape
Chacune des parties d'une Épreuve qui est séparée de la suivante par un arrêt Bivouac d'au-moins 6 heures.

14) Étape Marathon Moto - Quad
Étape de deux jours sans aucun Véhicule d'Assistance et sans aucun membre du Team / d'Assistance. **L'assistance extérieure est INTERDITE.**
L'Assistance est autorisée entre les pilotes Moto - Quad encore en course.

Le Bivouac de l'Étape Marathon est dans un espace défini et délimité par l'Organisation, ou dans un endroit clos de type stade, gymnase, etc. Toute sortie du Pilote et/ou de la Machine est interdite.

15)
FMN : Fédération Motocycliste Nationale.
FMNR : Fédération Motocycliste Nationale Organisatrice.

16) FZ
Fin d'une Zone de Contrôle de Vitesse matérialisée par un WPE.

17) Impulsion (Zone de Contrôle de Vitesse)
Conformément au mode de fonctionnement permanent du GPS, une impulsion est enregistrée dans le GPS. Une impulsion est enregistrée tous les 150 mètres sur la totalité des Secteurs Sélectifs et tous les 500 mètres sur les Secteurs de Liaisons à l'exception des Zones de Vitesse Village, qui elles, restent à 150 mètres.

18) Infraction (Zone de Contrôle de Vitesse)
Une infraction est constituée d'un ou plusieurs dépassements dans une même Zone de Contrôle de Vitesse, définie par une DZ et une FZ. La deuxième infraction interviendra lors d'un ou plusieurs dépassements à l'intérieur d'une nouvelle Zone de Contrôle de Vitesse.

En cas de récidive au cours de l'Épreuve, la troisième infraction (dans 3 zones différentes) peut entraîner pour tous les Pilotes, des pénalités allant jusqu'à la Disqualification, en fonction des dépassements relevés.

Une Zone de Contrôle de Vitesse composée de 2 sections successives ayant 2 vitesses maximales différentes, sera considérée comme une seule et unique Zone de Contrôle de Vitesse.

19) Itinéraire Officiel
Il est représenté par le passage à chaque Way Point figurant au Road Book (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP).

20) Jumelage avec une Épreuve Auto - Camion
L'écart entre la dernière Moto ou Quad et la première Auto devra être au minimum de 30 minutes à partir de la première Étape comprenant un Secteur Sélectif supérieur à 20 km.

21) Machine
Désigne le véhicule (Moto ou Quad) enregistré à l'Épreuve, ayant passé les Vérifications Techniques, et répondant aux critères définis dans ce Règlement Particulier.

22) Malles Moto (Challenge)
Challenge créé pour les Pilotes Moto et Quad sans AUCUNE FORME D'ASSISTANCE.
Il est réservé aux 20 premiers inscrits à ce Challenge.
Un Pilote ayant un accompagnateur inscrit en course et/ou en Assistance / Presse, ne peut pas prétendre au Challenge.

23) Neutralisation
Temps pendant lequel les Pilotes sont stoppés par la Direction de Course ou Secteur à temps imparti mais non chronométré entre deux Secteurs Sélectifs.

24) Note d'Information
Il s'agit des renseignements communiqués par les Organisateurs et/ou par le Directeur de Course aux Pilotes. Cette note sera affichée dans les meilleurs délais. Une note d'information ne peut pas modifier le Règlement.

25) Officiels
Le terme Officiels regroupe le Directeur de Course, le/les Directeur(s) de Course Adjoints, le Président du Jury, les membres du Jury International, les Commissaires Techniques et le/les Relations Concurrents.

26) Parc Fermé
Zone dans laquelle aucune assistance, préparation, présence, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas prévus à l'Article 36P.

27) Parcours
Il est défini par le Road Book officiel de l'Épreuve, confirmé par l'équipage de la voiture ouvreuse.
Le parcours est divisé en Étapes, comprenant chacune un ou plusieurs Secteur Sélectifs chronométrés, reliés par des Secteurs de Liaisons.

28) PCO / PC Course
Poste de Coordination Opérationnelle de la Course (sportif et sécurité) et gestion des moyens d'intervention. Le PCO sera opérationnel 24hrs/24.

29) Pénalité Forfaitaire
a) Pénalité créée pour se substituer à certaines sanctions entraînant la Disqualification pour non-respect de certaines clauses du Règlement.
Elle permet à un Pilote pénalisé de continuer dans des conditions de compétition normales, tout en étant sanctionné.
b) La Pénalité Forfaitaire s'exprime en un temps qui s'ajoute aux pénalisations déjà infligées au Pilote.
c) La Pénalité Forfaitaire peut être d'une valeur différente pour chaque Secteur Sélectif, Secteur de Liaison, calculée en fonction du profil et de la difficulté de chacun de ceux-ci.
d) Le temps total affecté au Concurrent touché par l'application de la Pénalité Forfaitaire, pour chaque Étape, sera calculé en additionnant le Temps Maximum Autorisé du Secteur Sélectif ou du/des Secteurs de Liaison(s) de l'Étape non effectuée, augmenté de la Pénalité Forfaitaire du jour du/des secteur(s) manquant(s), ainsi que des éventuels Contrôles de Passage manquants.

30) Pénalité Sportive
Par Pénalité Sportive, on entend une pénalité infligée pour : excès de vitesse, Contrôle de Passage ou Way Point manqués, conduite antisportive ou autre infraction commise dans un Secteur Sélectif.

31) Pilotes

a) Pilote Élite A.S.O. : Pilote figurant sur la liste Élite A.S.O. en raison du palmarès et des différents résultats obtenus par le dit Pilote. Cette Liste sera provisoire jusqu'à la fin des Vérifications Administratives. **La liste définitive sera publiée dans l'additif numéro 1.**

b) Pilote Amateur : Tout Pilote qui ne figure pas sur la liste des Pilotes Élites A.S.O., établie par le Comité d'Organisation et annexée au présent Règlement (Article 14P2).

32) Regroupement (Régime de Parc Fermé)

a) Arrêt prévu par l'Organisation pour permettre, d'une part un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des Pilotes restant en course. Le temps de regroupement peut être différent selon les Pilotes.

b) Le nouveau départ sera donné selon l'ordre d'arrivée des Pilotes au CH d'entrée du regroupement. Les 10 premiers Pilotes repartiront un par un toutes les 2 minutes.

33) Road Book

Chaque Pilote recevra un Road Book en rouleau, de taille A5 comportant au maximum 5 lignes horizontales de kilométrages, dessins et informations, comprenant des notes caractéristiques et/ou les Way Points obligatoires qui devront être suivis dans l'ordre prévu sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

34) Secteurs de Liaison

Tronçon d'itinéraire à Temps Imparti compris entre deux Contrôles Horaires successifs.

35) Secteur Sélectif

Épreuve de vitesse à temps réel. Les Départs des Secteurs Sélectifs (DSS) sont soit précédés, soit jumelés à un Contrôle Horaire et suivis d'un Contrôle Horaire après l'arrivée (ASS).

36) Team Manager Dakar (Voir Article 27P5)

Un Team Manager Dakar est une personne **engageant au minimum 4 Machines et au maximum 8 Machines** sous le même nom de Team, présente sur le Rallye. Il doit avoir souscrit à l'accréditation « Team Manager Dakar » et s'être acquitté du montant forfait d'engagement auprès du Service Sportif de l'Organisation **avant le 1er novembre 2015**. L'accréditation sera à retirer auprès du Service Concurrents lors des Vérifications Administratives.

Le Team Manager Dakar ne peut pas intervenir sur la Machine pour faire de l'assistance.

Un Pilote Élite peut inscrire son propre Team Manager Dakar.

37) Temps Estimé

Temps estimé par l'Organisateur pour effectuer un Secteur Sélectif.

38) Temps Imparti

a) Chaque Secteur de Liaison se déroule dans un Temps Imparti que doit respecter le Pilote.

b) Tout écart sur ce Temps Imparti entraîne une pénalisation à la minute en Secteur de Liaison (cf. Article 31P1.8).

39) Temps Maximum Autorisé

Temps maximum donné à chaque Secteur Sélectif, qui, en cas de dépassement, sans aucune tolérance, entraîne l'application d'une pénalité pouvant aller de la Pénalité Forfaitaire jusqu'à la Disqualification. À ce moment, le contrôle est dit « Fermé » pour le Pilote considéré.

40) Changement du Temps Maximum Autorisé

Si, au soir d'une Étape un certain nombre de Pilotes ayant pris le départ de l'Étape, n'a pas franchi l'Arrivée du Secteur Sélectif du jour, ou si les conditions météorologiques empêchent la course de se dérouler dans des conditions normales, la valeur du Temps Maximum du jour sera révisable, sur proposition du Directeur de Course, à la discrétion du Jury International.

41) Temps réel

Temps réellement mis pour effectuer le parcours d'un Secteur Sélectif.

42) Point GPS - Way Point (WPT)

Un point GPS (Way Point) est un point géographique, défini par des coordonnées en latitude et en longitude. Il existe quatre types de points GPS : WPE, WPM, WPS, WPV.
Tous les points GPS mentionnés au Road Book sont des points de passages obligatoires.

43) WPE (Way Point Éclipse)

Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées au Pilote.

Point vers lequel le GPS, avec toutes ses fonctions affichées sur son écran, dirige le Pilote une fois que le Way Point précédent ce WPE a été validé, et ce, quelle que soit la distance entre le Way Point et le WPE. Il fonctionne de la même façon entre plusieurs WPE successifs.
Les Départs de Secteurs Sélectifs seront des WPE.
Pour valider son passage à un WPE, le Pilote doit passer à moins de 200 mètres de celui-ci. Dans le cas où le WPE est une DZ ou une FZ, le rayon de validation est alors de 90 mètres.

44) WPM (Way Point Masqué)

Point de passage obligatoire mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées au Pilote.
Le GPS ne dirige le Pilote vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 800 mètres de ce dernier.
Pour valider son passage à un WPM, le Pilote doit passer à moins de 200 mètres de celui-ci.

45) WPS (Way Point Sécurité)

Point de passage obligatoire, pour des raisons de sécurité, mémorisé dans le GPS, signalé au Road Book et dont les coordonnées ne sont pas révélées au Pilote. Il peut être lié à un danger 3 (!!!), à une traversée de route, de gazoduc, de voie ferrée, etc.
Le GPS ne dirige le Pilote vers ce point qu'une fois parvenu dans un rayon de 3 km de ce dernier.
Pour valider son passage à un WPS, le Pilote doit passer à moins de 90 mètres de celui-ci. Les Arrivées de Secteurs Sélectifs seront des WPS.

46) WPV (Way Point Visible)

Point d'information de navigation accessible à tout moment correspondant aux CH de Départ et d'Arrivée de chaque Bivouac. Lorsqu'il n'y a pas de Secteur de Liaison au départ du Bivouac, ils correspondent aux Départ et Arrivée de Secteurs Sélectifs.

4P RÉGLEMENTATION

4P1 GÉNÉRALITÉS

1) L'Épreuve est disputée conformément :

- au Code Sportif de la FIM et à ses annexes, au règlement du Championnat du Monde FIM des Rallyes Tout Terrain (Annexe 080) et des règlements FFM;
- aux dispositions des codes de l'Environnement et Antidopage de la FIM ;
- au présent Règlement Particulier et à ses annexes qui en font partie intégrante et en sont indissociables, et auxquels tous les Pilotes s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur participation au Rallye.

2) Le Directeur de Course est chargé de l'application du code sportif, de la réglementation FFM et FIM, du Présent Règlement et de ses annexes pendant le déroulement du Rallye Tout Terrain. Toutes réclamations sur cette application ou tout cas non prévu sont étudiés par le Jury International qui a seul le pouvoir de décision.

4P2 LITIGES

En cas de litige, le Directeur de Course et le Jury International pourront prendre en considération les images TV ou photographiques et les relevés Iritrack, GPS ou Sentinel.

5P MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT - ADDITIFS

1) Les dispositions du Règlement Particulier ne peuvent être modifiées que conformément à l'Article 080.3 des Annexes du Championnat du Mondes FIM des Rallyes Tout Terrain (Annexe 080).

2) Toute modification ou disposition supplémentaire sera annoncée par des Additifs datés, numérotés et signés :

- par les Organisateurs, jusqu'au jour des vérifications et visés par la FFM,
- par le Directeur de Course et par le Président du Jury pendant toute la durée de l'Épreuve.

Ils feront partie intégrante du Règlement.

3) Ces Additifs seront affichés sur le ou les panneaux d'affichage officiels aux Vérifications Administratives puis au Bivouac devant **El Central**, à l'espace de la restauration et aux Malles Moto pendant le Rallye. Ils seront communiqués dans les meilleurs délais, directement aux Pilotes, qui devront en accuser réception par émargement.
Ils figureront également sur le site internet.

4) **Ces Additifs sont imprimés sur du papier jaune.**

6P APPLICATION ET INTERPRÉTATION DES RÈGLEMENTS

1) Le Directeur de Course doit informer le Jury International de tous les incidents importants survenus exigeant l'application du présent Règlement, du Code Sportif et des règlements FFM et FIM.

2) Toute réclamation portée par un Pilote doit être transmise au Président du Jury International par le Directeur de Course pour délibération et décision.

3) De même, tout cas non prévu dans le Règlement sera étudié par le Jury International, seul habilité à prendre une décision.

4) **Tout ce qui n'est pas autorisé par le présent Règlement Particulier est interdit.**

7P MACHINES ADMISES

7P1 CONDITIONS GÉNÉRALES D'ADMISSION

1) **Le Rallye Dakar 2016 Argentina - Bolivia est ouvert aux Machines « Marathon, Super Production et Quad en 2 et 4 roues », adaptées au « Tout Terrain » et répondant aux normes imposées par le Code de la Route français et conformes au règlement Technique FIM pour les Rallyes Tout Terrain.**
Toutes les Machines devront être immatriculées et munies d'une carte grise définitive (certificat d'immatriculation). Toutes les immatriculations provisoires sont interdites.

2) Toute modification technique est interdite si elle n'est pas expressément autorisée par le présent Règlement dans la catégorie ou le groupe dans lequel la Moto ou le Quad est engagé. Doivent être respectées les prescriptions générales énoncées ci-dessous et imposées par l'Article 41P1 « équipements de survie », sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification. Les composants de la Moto ou du Quad doivent garder leur fonction d'origine.

3) À tout moment de l'Épreuve, il est du devoir de chaque Pilote, de prouver aux Commissaires Techniques et aux Officiels que sa Moto ou son Quad est en conformité avec le Règlement dans son intégralité, ainsi qu'avec les Conventions régissant les Machines circulant sur la voie publique, sous peine de se voir refuser le départ ou d'être disqualifié.

7P2 GROUPES ET CLASSES

GROUPES ET CLASSES	DÉNOMINATION
GROUPE 1	PILOTES ÉLITE A.S.O.
GROUPE 2	Ne figurant pas sur la liste provisoire des Pilotes ÉLITE A.S.O.
Classe 2.1	Super Production – 0 à 450 cm^3
Classe 2.2	Marathon 0 à 450 cm^3
GROUPE 3	QUAD
Classe 3.1	2 roues motrices – 0 à 750 cm^3
Classe 3.2	4 roues motrices – 0 à 900 cm^3

7P3 DÉFINITION DES GROUPES ET CATÉGORIES

POUR LES DÉTAILS TECHNIQUES DE CHAQUE GROUPE ET CATÉGORIE, SE RÉFÉRER À LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE ANNEXÉE.

1) GROUPE 1 ÉLITE

Ces Machines sont basées sur des machines de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition Tout Terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales : cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement au public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Championnat du Monde 450 cm^3.
La cylindrée maximum va jusqu'à 450 cm^3 mono ou bicylindre.

Pilotes : Pilotes Élite A.S.O., figurant sur la liste provisoire Élite A.S.O., Article 14P2.

2) GROUPE 2 PILOTE NE FIGURANT PAS SUR LA LISTE PROVISOIRE ÉLITE A.S.O.

a) Classe 2.1 - SUPER PRODUCTION de 0 à 450 cm3

Ces Machines sont basées sur des machines de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition Tout Terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales : cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement au public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Championnat du Monde 450 cm^3.
La cylindrée maximum va jusqu'à 450 cm^3 mono ou bicylindre.

Pilotes : tout Pilote ne figurant pas sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O.
Cylindrée : inférieure ou égale à 450 cm^3.

b) Classe 2.2 - MARATHON 0 à 450 cm^3

Ces Machines sont basées sur des machines de série, homologuées (autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiées et/ou équipées pour la compétition Tout Terrain de Rallyes Raid.

Les pièces principales : cadre, moteur (cylindre, culasse et carter moteur) et le bras oscillant utilisées doivent être des pièces standards, et doivent être disponibles librement au public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter

les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Championnat du Monde 450 cm³.
La cylindrée maximum va jusqu'à 450 cm³ mono ou bicylindre.

Pilotes : tout Pilote ne figurant pas sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O.
Cylindrée : inférieure ou égale à 450 cm³.

c) Pour pouvoir courir en catégorie Marathon, aucun changement de pièce principale ne sera autorisé au cours de l'Épreuve :

- moteur,
- cadre,
- fourche,
- bras oscillant,
- carters centraux, cylindres, culasses.

3) GROUPE 3 QUAD

a) CLASSE 3.1 - 2 roues motrices – de 0 à 750 cm³ - uniquement moteur mono cylindre

Les Quads doivent être en tous points conformes à l'Article 01.60 du Règlement Technique FIM des Rallyes Tout Terrain ainsi qu'à l'Article 4 du présent Règlement Technique. Sont autorisés les Quads 4 temps à 2 roues motrices.

Ces Machines devront être dûment munies d'un certificat d'immatriculation et adaptées à un usage Tout Terrain. Le certificat d'immatriculation doit impérativement refléter les modifications apportées sur le Quad, notamment la cylindrée, marque, type et dénomination commerciale. Ces Machines sont basées sur des pièces principales de quads de séries, autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation publique.

Les pièces principales : le châssis et le moteur (cylindre, culasse et carter moteur) utilisées doivent être des pièces standards, et être disponibles librement au public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Quad.

Pilotes : Libres
Cylindrée : 0 à 750 cm³ uniquement moteur mono cylindre.

b) CLASSE 3.2 - 4 roues motrices – de 0 à 900 cm³ – uniquement moteurs mono et bi cylindres

Les Quads doivent être en tous points conformes aux articles 01.60 et 080.7.1.2 du Règlement Technique FIM des Rallyes Tout Terrain. Sont autorisés les Quads 4 temps, à 4 roues motrices indépendantes ou à bras oscillant. Ces Machines doivent obligatoirement rester en configuration 4 roues motrices.

Ces Machines devront être dûment munies d'un certificat d'immatriculation et adaptés à un usage tout terrain. Le certificat d'immatriculation doit impérativement refléter les modifications apportées sur le Quad, notamment la cylindrée, marque, type et dénomination commerciale.
Ces Machines sont basées sur des pièces principales de quads de séries, autorisées à rouler sur des voies ouvertes à la circulation publique.

Les pièces principales : le châssis et le moteur (cylindre, culasse et carter moteur) utilisées doivent être des pièces standards, et disponibles librement au public. Ces pièces principales peuvent être modifiées, à l'exception des carters moteur, mais doivent respecter les Règlements Techniques FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Quad.

Pilotes : Libres
Cylindrée : 0 à 900 cm³ – uniquement moteur mono et bi cylindres.

CONDITIONS D'ADMISSION :

1) Est admise sur invitation et est considérée comme Pilote, toute personne physique, de toute nationalité, de plus de 18 ans, titulaire d'une Licence FIM Internationale Rallye Tout Terrain (conformément à l'article 70.2.1 du Code Sportif et à l'article 09.1 du Code Médical) valable **pour l'année 2016. Elle peut être de type « une manifestation » ou « annuelle ». Dans ce dernier cas, elle doit être accompagnée d'une autorisation de courir de sa Fédération Nationale Motocycliste (FMN). Son permis de conduire doit impérativement correspondre à la cylindrée de sa Machine.**

2) L'organisateur se réserve le droit de refuser toute candidature en fonction de critères de sélection qui lui sont propres, incluant de manière non limitative :

- l'honorabilité et la moralité du candidat ;
- le mérite et les résultats sportifs du candidat ainsi que ses antécédents dans le cadre de précédentes épreuves ;
- la représentativité du candidat,
- les contraintes logistiques (pour la catégorie Assistance)

L'Organisateur se réserve le droit de prendre également en compte d'autres critères qui lui paraîtraient devoir être retenus en fonction des impératifs sportifs et économiques auxquels répond le Dakar.

3) Pour l'obtention de la Licence FIM Internationale Rallye Tout Terrain (IRT), le Pilote devra passer les examens suivants, en complément de l'examen médical (Annexes A et B du Code Médical) :

- un électrocardiogramme de tolérance à l'effort (ECG), valable 3 ans ;
- une échocardiographie, valable à vie.

4) L'Organisateur se réserve le droit de refuser tout engagement d'un Pilote ne pouvant faire valoir un minimum d'expérience de la pratique Moto ou Quad, ou des capacités physiques nécessaires pour effectuer un Dakar.

5) Au cours d'une Étape, le transport terrestre, maritime ou aérien d'un Pilote par l'Organisateur, ou par un tiers, entraîne la Disqualification du Pilote concerné.

6) **Sous peine d'être disqualifié**, le Pilote doit faire l'intégralité des Étapes sur sa propre Machine. Tout Pilote faisant transporter sa Machine sur un Secteur Sélectif et/ou un Secteur de Liaison par un Véhicule en Course et/ou un Véhicule d'Assistance et/ou par une assistance extérieure sera disqualifié.

7) Les conditions naturelles telles que l'altitude, la géographie des terrains des pays traversés, les conditions météorologiques (tant la chaleur que le froid) sont difficiles et peuvent être extrêmes. Le Pilote s'engage sur le Dakar en pleine connaissance des risques que le déroulement de cette Épreuve peut l'amener à courir.

9P OFFICIELS

9P1 LISTE DES OFFICIELS

Directeur de Course :	DUCROCQ Marc (FRA)	Licence FIM 7022
Directeur de Course Adjoint :	MENTAVERRI Robert (FR)	Licence FFM 017119
Président du Jury :	NEVELS Erick (USA)	Licence FIM 8589
Membres du Jury :	DYKES Gillian (UK)	Licence FIM 32585
	Par Additif	Licence FIM : *Additif*
Commissaires techniques :	PEREZ SOLER Jorge (ESP)	Licence FIM 6860
	YOMA Leonardo (ARG)	Licence FIM 6746
	ZALAZAR Andrés (ARG)	Licence FIM 8839
Relation Concurrents :	POULSEN Juvana (CHL)	Licence FIM 8670
Régulateurs Médicaux :	Dr AUBRY Olivier (FR)	
	Dr RIVEMALE Thierry (FR)	
	Dr DELGADO David (FR)	

Toute personne de l'Organisation détentrice d'une licence officielle sera automatiquement considérée comme Juge de Fait, à l'exception des membres du Jury International.

9P2 CHARGÉS DES RELATIONS AVEC LES PILOTES

1) Le Relation Pilotes est identifiable par un marquage distinctif.
Il sera présent :

- aux Vérifications Administratives et Techniques,
- aux Départs et aux Arrivées des Étapes,
- aux regroupements.

2) La mission du Chargé des Relations avec les Pilotes est :

- informer les Pilotes et tenir auprès d'eux en permanence un rôle de concertation;
- apporter à tous les demandeurs des réponses précises aux questions posées ;
- donner toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement de l'Épreuve ;
- éviter la transmission aux Officiels de toutes les demandes qui peuvent trouver une solution satisfaisante dans le cadre d'explications précises à la condition qu'il ne s'agisse pas de réclamations (ex : fournir des précisions sur les temps contestés).

3) Personne en charge des Relations avec les Pilotes

Juvana POULSEN (CHL)

10P ENGAGEMENTS

10P1 GÉNÉRALITÉS

1) Toute personne qui désire participer à l'Épreuve doit adresser au Service Concurrents la demande de candidature accompagnée du montant des droits d'engagement et comprenant au minimum :

- le nom, prénom, nationalité, adresse, email, numéro de licence FIM **2016**;
- catégorie et numéro de permis de conduire du Pilote ;
- les caractéristiques de la Machine, le groupe, la classe.

Cette demande de candidature se fera par le biais de l'ouverture d'un dossier sur le site www.dakar.com

2) **Par le fait d'apposer sa signature sur la « Déclaration du Candidat », le Pilote se soumet aux seules juridictions sportives reconnues par le présent Règlement, ainsi qu'aux dispositions des Règlements Particulier, Technique et Assistance, en ce compris leurs annexes.**
Le Pilote devra signer cette « Déclaration du Candidat » lors des Vérifications Administratives de l'Épreuve.

3) Jusqu'au début des Vérifications Techniques, le Pilote peut librement remplacer la Machine engagée par une autre.

4) Si une Machine ne correspond pas, dans sa configuration de présentation aux Vérifications Techniques de départ, à son groupe d'engagement, cette Machine peut sur proposition des Commissaires Techniques, être mutée par le Jury International dans un autre groupe, ou être définitivement refusée.

5) La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée des droits d'engagement.

10P2 DEMANDE D'ENGAGEMENT

1) Est admise sur invitation toute personne de plus de 18 ans.

2) Le Comité d'Organisation se réserve le droit de refuser l'inscription d'un Pilote.

3) **Définition de l'amateur : tout Pilote qui ne figure pas sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O., établie par le Comité d'Organisation, figurant dans l'Article 14P2 du présent Règlement.**

4) Droits d'engagement, annulation d'engagement et demande de remboursement : cf. Annexe n°1.

10P3 REFUS DE DÉPART

1) À la suite des Vérifications Administratives et/ou Techniques, tout Pilote se voyant refuser le départ pour non-conformité administrative et/ou technique, ne pourra prétendre à aucun remboursement de ses frais d'engagement.

2) En ce qui concerne le remboursement des prestations annexes, se référer aux conditions générales de vente des différents prestataires.

10P4 ANNULATION OU REPORT DE L'ÉPREUVE

1) Dans l'hypothèse où le départ du Rallye ne pourrait pas avoir lieu, pour quelque motif que ce soit, et notamment pour les motifs non limitatifs suivants : non obtention et/ou retrait des agréments fédéraux, des autorisations de passage, troubles politiques dans l'un ou l'autre des pays traversés rendant impossible le maintien du Rallye, défection financière rendant impossible l'organisation technique et sportive du Rallye, problèmes d'embarquement ou de débarquement et d'acheminement des matériels et Concurrents, etc. L'Organisateur ne serait redevable envers les Concurrents que des montants perçus.
Les montants perçus par l'Organisateur seront remboursés **au plus tard le 31 mars 2016.**

2) Au cas où le départ du Rallye serait retardé, l'Organisateur informera immédiatement chaque Concurrent par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception du nouveau calendrier de la course.
Dès lors les Concurrents, faute de pouvoir participer à la course, de par ce changement de date, auront au maximum huit (8) jours francs, à compter de la réception de la Lettre Recommandée avec Accusé de Réception, pour demander par Lettre Recommandée le remboursement de leurs droits d'engagement, forfait(s) versé(s) à l'Organisateur.
Ce remboursement leur parviendra **au plus tard le 31 mars 2016.**

3) Dans tous les cas, les participants ne pourront prétendre à aucune autre indemnité.

11P IDENTIFICATION

1) Les Organisateurs fourniront aux Vérifications Techniques à chaque Pilote un ensemble de plaques d'identification comprenant : 1 plaque frontale et 2 plaques latérales portant les numéros de course faisant apparaître les partenaires de l'Épreuve, dites plaques numéros, ainsi qu'un dossard (une face) portant le numéro.
Cependant si le pilote le souhaite, il peut faire une demande par écrit au Service Concurrents entre le 23 novembre et le 4 décembre 2015 afin d'obtenir l'autorisation d'imprimer les plaques d'identification de sa Machine.

IMPORTANT : il est impératif que la forme, la taille de ces plaques ainsi que la typographie du numéro et les marques restent identiques à celles des fichiers qui lui seront transmis par l'Organisation.
Si la forme et/ou les dimensions ne sont pas respectées, les plaques (adhésif) de l'Organisation seront obligatoirement mises sur la Machine sous peine de se voir refuser le départ des étapes.

2) Les plaques numéros doivent obligatoirement être apposées, pendant toute la durée de l'Épreuve, sur chacun des 2 côtés et sur la tête de fourche de la Machine (Voir Schéma Art. 12P).
Les plaques numéros devront être positionnées lisiblement et la plaque frontale être la première inscription lisible de l'avant. Ces plaques doivent toujours être lisibles.

Pour les Quads, la plaque frontale est OBLIGATOIRE, au même titre que les plaques latérales. Elle doit être fixée sur la tête de fourche au minimum à la hauteur du guidon. Tout manquement entrainera le refus aux Vérifications Techniques ainsi que le refus de départ aux Étapes pendant le Rallye. Il est de la responsabilité du pilote de prévoir un support de plaque si nécessaire.

3) À tout moment de l'Épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque numéro peut entraîner une pénalisation égale, par constat, à 10% du montant des droits d'engagement à condition que l'Organisateur fournisse ces panneaux ou plaques. L'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au-moins 2 plaques peut entraîner une pénalité de 20% des droits d'engagement.

4) **Le dossard (une face) est à fixer OBLIGATOIREMENT dans le dos du Pilote (voir schéma Art. 12P). Il ne peut être découpé et/ou modifié et/ou recouvert pendant toute la durée du rallye.**
Si le pilote utilise un sac à dos, le dossard doit impérativement le recouvrir et être lisible.

IMPORTANT : le pilote peut faire une demande par écrit au Service Concurrents **entre le 23 novembre et le 4 décembre 2015** afin d'obtenir l'autorisation d'imprimer son dossard sur sa/ses veste(s). Toutefois, il est impératif que la forme et la taille ainsi que la typographie du numéro et les marques soient identiques au fichier qui lui sera transmis par l'Organisation et que l'emplacement sur sa/ses veste(s) soit respecté (Voir schéma Art. 12P).
Si la forme et/ou les dimensions et/ou l'emplacement ne sont pas respectés, le dossard (tissu) de l'Organisation sera obligatoirement imposé au Pilote sur sa/ses veste(s).

Dans tous les cas, le bord supérieur du dossard arrière devra être situé au maximum à 20 cm du haut du col de la veste du Pilote.
L'absence de dossard au départ d'une Étape entraîne une pénalité d'une heure pouvant aller jusqu'à la disqualification en cas de récidive.

Les plaques adhésives et un dossard de remplacement sont à disposition aux « Malles Moto ».

5) Le nom du Pilote et son groupe sanguin doivent figurer à droite et à gauche sur la face avant du carénage de la Machine et sur le côté droit et gauche du casque, sous peine de refus de départ.

6) Chaque Pilote est équipé d'un bracelet d'identification, équipé d'une puce électronique d'identification type RFID, sur lequel figure le **n° d'appel du PCO : +33 1 41 33 02 10.** Tout défaut constaté par un Officiel entraînera une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement. En cas de détérioration de ce bracelet, la Pilote devra en demander un autre au Service Concurrents, en échange de celui qui a été détérioré.

12P PUBLICITÉ

12P1 GÉNÉRALITÉS

1) Il est permis au Pilote d'apposer librement toute publicité sur sa Machine, pour autant que celle-ci :

a) soit autorisée par les règlements de la FIM et la législation des pays traversés,
b) ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes,
c) n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous,
d) n'exprime pas d'opinion politique et/ou religieuse.

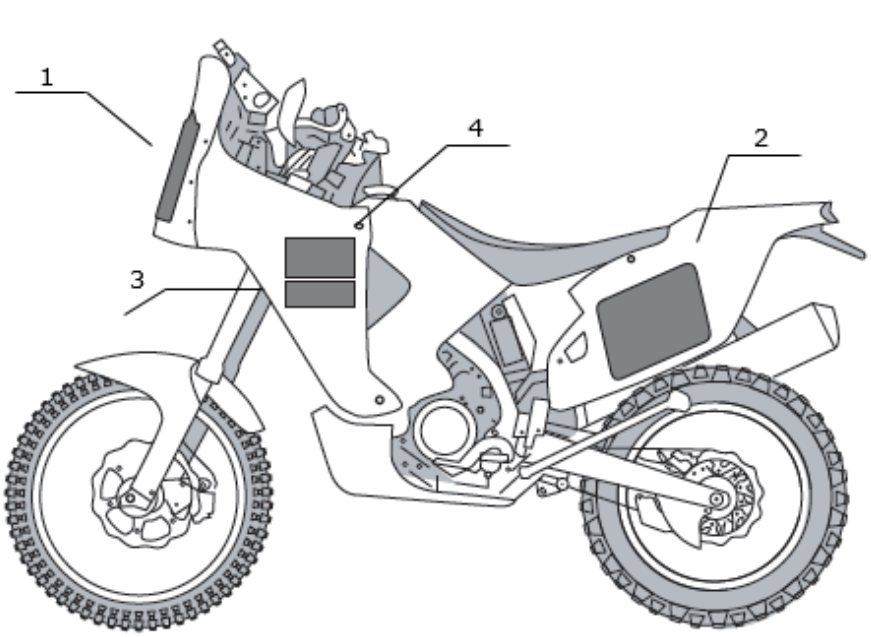
2) Le Pilote doit s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée du Rallye. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne :

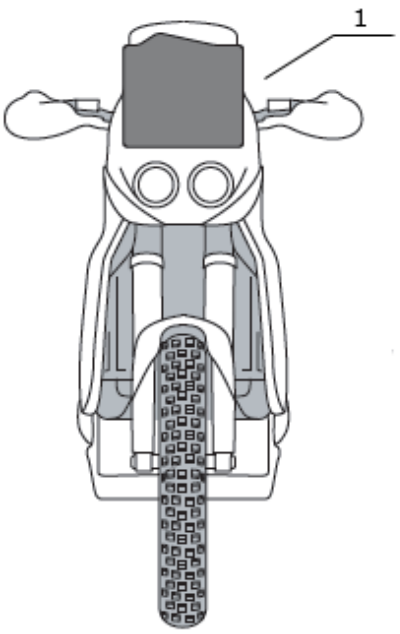
- une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement pour le 1er constat
- une pénalité de 100% à chaque récidive.

En cas de non-paiement sous un délai de 48 heures après la signification du défaut, le départ sera refusé et la Disqualification prononcée.

3) Liste des publicités de l'Organisation (Moto & Quad) :

(La présentation des sponsors/stickers sera précisée par Additif)





① Plaque frontale **adhésive 19 x 18 cm, obligatoire;**
② 2 plaques latérales **adhésives 30 x 20 cm, obligatoires ;**
③ 2 plaques de publicité **adhésives 12 x 8 cm, obligatoires** ;
④ 2 plaques de publicité **adhésives 12 x 12 cm**, **obligatoires** ;
⑤ Dossard de numéro, **30 x 34 cm, obligatoire (1 face dos).**

Rappel : Il est de la responsabilité du Pilote de prévoir l'espace nécessaire sur sa Machine pour apposer tous les stickers de l'Organisation lors des Vérifications Techniques.

12P2 COULEUR DES PLAQUES NUMÉRO ET PUBLICITÉ

Afin de différencier plus facilement les différentes catégories, les plaques des Machines auront des couleurs différentes :

- **Groupe 1 (Élite A.S.O.) : plaques jaunes ;**
- **Classe 2.1 (Super Production de 0 à 450 cm³) : plaques blanches + SP ;**
- **Classe 2.2 (Marathon de 0 à 450 cm³) : plaques blanches + M ;**
- **Groupe 3 (Quad) : plaques blanches.**

13P ATTRIBUTION DES NUMÉROS DE COURSE

Le Comité d'Organisation est seul et unique juge pour l'attribution des numéros de course.

Les numéros seront établis en tenant compte des critères suivants :
- Pilote figurant sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O. (Article 14P2) ;
- résultats obtenus au précédent Dakar et/ou aux Dakar Series et/ou au Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain (hors Bajas) ;
- notoriété sportive et médiatisation du Pilote et/ou du Team ;
- Groupe et Classe de la Machine.

14P PRIORITÉ DES PILOTES

14P1 GÉNÉRALITÉS

1) Tout Pilote inscrit sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O., le sera pour le **Dakar 2016**.
La liste sera revue tous les ans, publiée dans sa forme provisoire dans le présent Règlement et publiée dans sa forme définitive par Additif aux Vérifications Administratives.

2) **L'Organisateur se réserve le droit d'ajouter, de remplacer ou de supprimer** sur cette liste tout Pilote Moto en fonction des résultats obtenus lors d'une compétition FIM (Enduro, Cross, Rallye Tout Terrain, etc.), **et ce jusqu'à la fin des Vérifications Administratives.**

3) Les Pilotes Élite A.S.O. sont soit :
- **des Pilotes Professionnels**

Ces Pilotes sont des Pilotes engagés/payés par un constructeur (ou autre) pour participer à une épreuve.
- **des Pilotes Amateurs**

Ces Pilotes, par leurs résultats, figurent sur la liste provisoire des Pilotes Élite A.S.O.

14P2 LISTE PROVISOIRE DES PILOTES ÉLITE A.S.O.

- AUBERT JOHNNY (FRA)
- BARREDA BORT JOAN (ESP)
- BOTTURI ALESSANDRO (ITA)
- CASTEU DAVID (FRA)
- DUCLOS ALAIN (FRA)
- FARIA RUBEN (PRT)
- FARRES GUELL GERARD (ESP)
- GONCALVEZ PAULO (PRT)
- GOUËT DANIEL (CHL)
- GRABHAM BEN (AUS)
- ISRAEL ESQUERRE JEREMIAS (CHL)
- JAKES IVAN (SVK)
- METGE MICHAEL (FRA)
- PAIN OLIVIER (FRA)
- PEDRERO GARCIA JUAN (ESP)
- PIZZOLITO JAVIER (ARG)
- PRICE TOBY (AUS)
- QUINTANILLA PABLO (CHL)
- RODRIGUES HELDER (PRT)
- SANZ PLA-GIRIBERT LAIA (ESP)
- SUNDERLAND SAM (GBR)
- SVITKO STEFAN (SLO)
- VAN NIEKERK RIAAN (ZAF)
- VERHOEVEN FRANS (NLD)
- VILADOMS JORDI (ESP)
- WALKNER MATTHIAS (AUT)

15P ORDRE DE DÉPART

15P1 GÉNÉRALITÉS

1) Dans le cas où deux ou plusieurs Secteurs Sélectifs auraient été courus lors de la même Étape, l'ordre de départ de l'Étape du lendemain sera établi sur le cumul des temps de ces Secteurs Sélectifs.

2) Dans le cas de deux ou plusieurs Secteurs Sélectifs successifs, le départ du Secteur Sélectif suivant sera basé sur l'heure d'arrivée du Secteur Sélectif précédant en heures, minutes et secondes, heure à laquelle s'ajoutera le Temps Imparti pour l'éventuel Secteur de Liaison.

3) Les pénalités éventuelles attribuées sur le(s) Secteur(s) de Liaison(s) sont ajoutées au Classement Général de l'Étape courue.

15P2 ORDRE DE DÉPART

De manière générale, les ordres de départs seront constitués ainsi : les Motos – Quads partiront dans l'ordre du classement du Secteur Sélectif de la veille :

- **les 10 premières Motos toutes les 2 minutes,**
- **les 10 suivantes toutes les minutes,**
- **les autres, 1 par 1 ou 2 par 2, toutes les 30 secondes**

Les ordres de départ notamment de la première Etape et dernière Etape seront définis par le Timing distribué aux Vérifications Administratives, qui est le document officiel définissant les ordres de départ de chaque Etape.
Tous les changements feront l'objet d'une Note d'Information qui sera affichée sur le Tableau Officiel.

L'ordre de départ sera établi sur la base du temps réalisé dans le Secteur Sélectif, majoré des Pénalités Sportives (vitesse, Way Points manquants) obtenues dans ce Secteur Sélectif.
En cas d'ex æquo, ils se feront dans l'ordre des numéros de course.

Les autres pénalités : Routières (oubli ou perte de la Fiche de Pointage, etc. ainsi que toutes les pénalités concernant l'Article 25P - Code de conduire) seront appliquées au Classement Général.

1) Écarts

L'écart entre le (a) dernier (ière) Moto - Quad et la première Auto sera de 30 minutes au minimum et de 2 heures au maximum.

2) Départs en ligne

Sur une ou plusieurs Étapes, les départs pourront être donnés en ligne. Dans ce cas, ils seront donnés de la façon suivante :

- 1ère vague : les 10 premiers du classement du Secteur Sélectif de la veille ;
- 5 minutes après, 2ème vague : les 20 suivants ;
- puis, une vague de 20, toutes les 5 minutes.

Le Pilote pourra choisir son emplacement sur la ligne.

3) Timing (itinéraire / horaire)

Les ordres et écarts de départ de chaque Étape seront spécifiés sur le timing (itinéraire/horaire) remis lors des Vérifications Administratives.
Les ordres et écarts de départ des **Podiums Départ (2 Janvier 2016) et Arrivée (16 Janvier 2016)** feront l'objet d'une Note d'Information.

6) Affichage ordre de départ

Chaque soir à l'Étape, **les ordres de départ des 30 premiers seront affichés à 18h00.**
Les Pilotes non parvenus à 21h30 partiront à la suite des autres, dans leur ordre de départ de la veille. La liste de départ de tous les Pilotes sera affichée **au plus tard à 22h00**.

15P3 REPOSITIONNEMENT POUR ÉTAPE DU LENDEMAIN

Au soir de la première Étape, le repositionnement sera fait à la discrétion du Directeur de Course, sur demande du Pilote ou du Team Manager Dakar.

Les 15 premiers Pilotes au Classement Général Provisoire ou au Classement Général Provisoire de l'Etape de la veille pourront présenter **au maximum trois demandes** de repositionnement pendant le Rallye auprès du Directeur de Course.

Cette demande doit être impérativement présentée sur le formulaire « Demande de Repositionnement» mis à disposition à la tente des Officiels.
Cette demande doit être remise au Directeur de Course **avant 17h30** par le Pilote ou par son Team Manager Dakar.

Les demandes de repositionnement ne seront pas admises le soir de la première journée d'une Étape Marathon.

Le Pilote pouvant prétendre au repositionnement pour l'Étape du lendemain sera repositionné dans l'ordre de sa position au Classement Général de la veille **à partir de la 16ème place.**

Tout cas particulier sera présenté au Jury International par le Directeur de Course.

16P ROAD BOOK ET NAVIGATION - GÉNÉRALITÉS

1) Le parcours du Rallye est décrit dans le Road Book qui est remis aux Pilotes.
Le parcours dans son ensemble est contrôlé et validé par l'équipe d'ouverture pendant la vérification du parcours. Il sera soit: commun aux quatre catégories, soit dédié aux Motos - Quads (à la discrétion de l'Organisateur).

2) La Machine doit être impérativement équipée d'un GPS téléchargé avec les Way Points donnés par l'Organisateur.

3) Différents points de passage obligatoires (Way Points) repérés lors des reconnaissances figurent au Road Book et sont validés lors du passage de l'équipe d'ouverture.

4) **Entre deux points de passage obligatoires, le parcours décrit dans le Road Book n'est pas obligatoire mais fortement conseillé. Seul ce parcours est ouvert et validé par l'équipe d'ouverture.**

5) Le parcours restera secret jusqu'à la remise du Road Book au Pilote.

6) **À compter du 1er juillet 2015** et jusqu'à la fin du Rallye, les reconnaissances de l'itinéraire sportif du **38ème** Dakar pouvant donner un avantage même mineur, sont interdits, sous toutes leurs formes, dans tous les pays traversés par l'Épreuve, pour tous les Pilotes/Concurrents engagés ou susceptibles de s'engager, et pour toute personne ayant un lien avec un Pilote/Concurrent engagé ou susceptible de s'engager. Ces restrictions s'appliquent aux pays hôtes du **Dakar 2016**, à savoir : **l'Argentine et la Bolivie.**

La participation à des courses nationales et/ou l'organisation de tests/essais dans ces mêmes pays devront faire l'objet d'une demande d'autorisation détaillée auprès du Comité d'Organisation de l'Épreuve. Celui-ci décidera en fonction des informations transmises, s'il autorise ou non la participation à ces courses et/ou la réalisation de ces tests/essais.
Le non-respect de ces règles entraînera le refus systématique de l'engagement pendant 5 ans du Pilote concerné mais aussi de tous les Pilotes du Team, et de l'ensemble de l'Assistance lié à ce Team.

Au cours de l'Épreuve, s'il s'avère que cet Article n'a pas été respecté, la Disqualification du Pilote concerné mais aussi de tous les pilotes du Team et de l'Assistance liée à ce Team sera immédiate.

7) Le découpage kilométrique des Étapes sera communiqué aux Pilotes / Concurrents le **18 Novembre 2015** lors d'une conférence de presse organisée à Paris.

17P1 LEXIQUE ROAD BOOK (VOIR ANNEXE 8)

17P2 ROAD BOOK

1) **Tous les Pilotes recevront un Road Book qui indiquera l'itinéraire qui a été reconnu et qui sera ouvert et balayé. Il localise les points de passage obligatoires (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP, CPLs) qui devront être respectés sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.**
En cas de Disqualification, pour non-respect de l'Itinéraire, le Pilote ne pourra pas faire l'appel de la décision.

2) Un Secteur Sélectif ou un Secteur de Liaison se déroulant sur une piste existante figurera sur le Road Book en trait plein.
Un Secteur Sélectif ou un Secteur de Liaison se déroulant en hors-piste figurera sur le Road Book en trait pointillé.

3) **Seules sont autorisées sur le Pilote et sa Machine les notes de parcours de l'Épreuve en cours (Road Book officiel), les modifications de l'équipe d'ouverture, qui pourront être intégrées dans le Road Book, et les notes personnelles résultant d'un précédent passage (quel que soit le sens) lors de l'Épreuve en cours.**

La possession de cartes est autorisée, à l'exception des photos satellite.
Le Pilote qui ne respectera pas ces règles se verra refuser le départ ou sera disqualifié.

4) Le Road Book de la première Étape sera remis lors du Briefing le **2 Janvier 2016 à 10h00 à Buenos Aires sur le site de Tecnópolis.**
Ceux des Étapes suivantes seront remis chaque soir, pour le lendemain, au CH d'Arrivée de l'Étape, sauf le jour de repos où il sera remis **pour l'Étape suivante à partir de 14h00 à El Central au Bivouac**. Ils resteront la propriété du Pilote.

5) Suite au passage de l'équipe d'ouverture de l'Organisation, les modifications éventuelles seront remises avec le Road Book au CH d'Arrivée d'Étape et seront affichées chaque jour, avant 18h00 ou au plus tard pendant le Briefing, au Bivouac, sous le contrôle et la responsabilité de l'Organisateur.

6) **Le Pilote doit, dans tous les cas, adapter sa conduite aux conditions du terrain qui évolue fréquemment et la plus grande attention sera toujours nécessaire, quel que soit le type de parcours (Secteurs Sélectifs, Secteurs de Liaisons, Hors-Piste, etc.).**

7) Lorsque les Étapes ou les Secteurs d'Étape seront différents en Moto - Quad et en Auto - Camion, l'Organisation remettra des Road Books spécifiques à chaque catégorie de Machine / Véhicule.
Chaque Pilote est responsable de son Road Book et doit vérifier si celui qu'il a reçu correspondant à sa catégorie.

18P ITINERAIRE OFFICIEL

18P1 GÉNÉRALITÉS

1) **L'Itinéraire Officiel (Secteurs Sélectifs et Secteurs de Liaisons) est mémorisé dans le GPS fourni au Pilote.**
L'Itinéraire doit être effectué dans son intégralité sous peine de pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification. Seules les portions goudronnées mentionnées sur l'Itinéraire Officiel sont autorisées.
En cas de Disqualification, pour non-respect de l'Itinéraire, le Pilote ne pourra pas faire l'appel de la décision.

La validation chronologique de chaque Way Point (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP, CPLS) localisé dans le Road Book, garantira le respect de cet itinéraire par les Pilotes. Chaque point sera numéroté chronologiquement sur le Road Book et dans le GPS.

Des WPS seront positionnés sur l'itinéraire pour garantir le bon passage à certains points jugés sensibles : dangers 3 (!!!), traversées de route, gazoduc, voie ferrée, etc.

2) En cas de changement d'Itinéraire, la liste des points de passage obligatoires téléchargée dans le GPS pourra être modifiée automatiquement à l'arrivée au Bivouac ou au départ de l'Étape.
Il appartient au Pilote de s'assurer que la modification a été réalisée.

3) À l'exception des coordonnées des Bivouacs, aucune coordonnée de Way Point ne sera indiquée au Road Book.

18P2 ETAPE DU « PASSAGE PODIUM »

Dans le cas où la cérémonie du Podium n'est pas suivie immédiatement d'une section de Liaison et/ou d'un Secteur Sélectif, tous les Pilotes Moto – Quad devront effectuer un aller / retour avec leur Machine depuis le Parc Fermé pour passer sur le Podium de Départ.

Chaque Pilote recevra une Fiche de pointage et un temps imparti pour effectuer ce parcours.

Un véhicule d'Assistance dument inscrit sera autorisé à rejoindre et à assister le Pilote uniquement en cas de problème technique, et seulement après accord du Directeur de Course ou de l'Organisation.
Le port du casque, des bottes et des vêtements de course sont obligatoires.

18P3 ZONES « PUBLIC »

1) Des Zones Public seront positionnées le long de l'itinéraire, sur un ou plusieurs points des Secteurs Sélectifs, en fonction des Étapes. Elles seront destinées à accueillir les spectateurs.
Ces zones seront mentionnées au Road Book et précisées au Briefing. Une vigilance particulière est demandée aux Pilotes lors de la traversée de ces zones.

2) **Les Assistances ne pourront pas s'y rendre, sauf si ces zones figurent sur l'Itinéraire de leur Road Book du jour.**

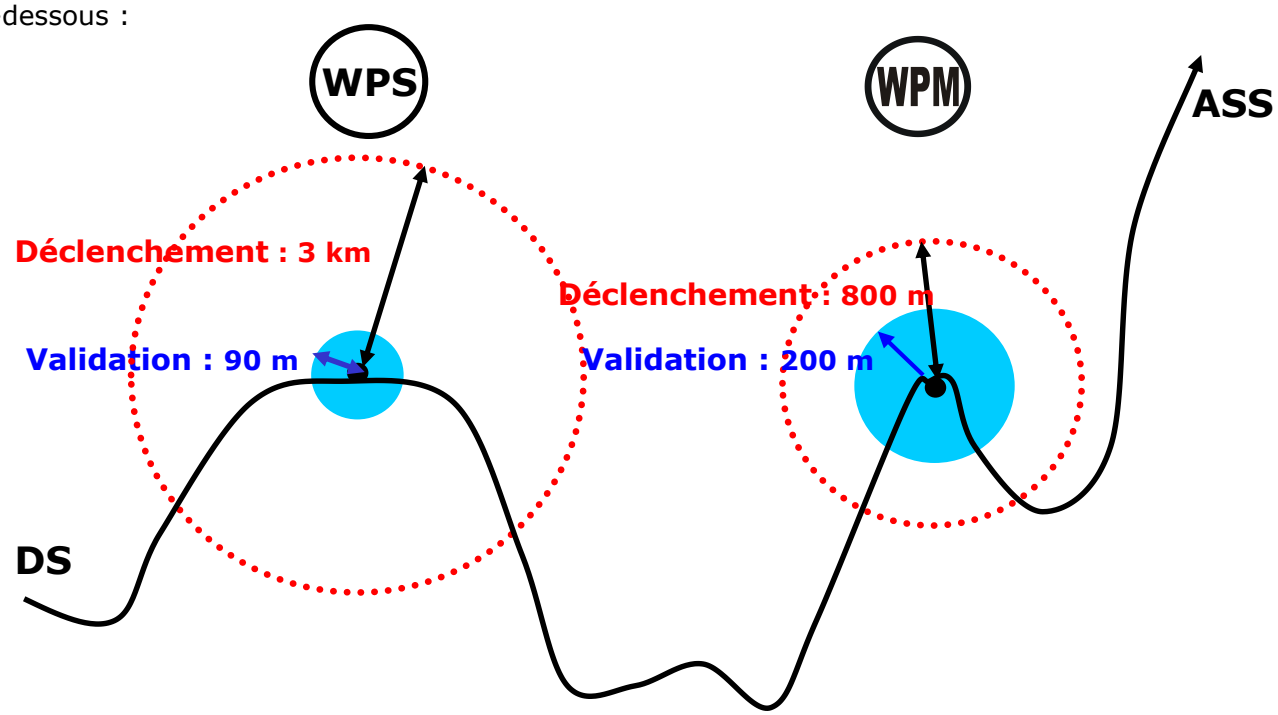
3) Le panneautage y sera interdit, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

19P FONCTIONNEMENT DU GPS

19P1 GÉNÉRALITÉS

1) Le GPS utilise le système des Way Points, Visibles (WPV), Masqués (WPM), Sécurité (WPS) et Éclipse (WPE).

Pour répondre aux règlements de navigation, les WPS et WPM fonctionnent selon le principe défini ci-dessous :



2) **Entre 2 WPM ou WPS, le GPS n'affiche que le cap suivi et la vitesse.**
Lorsque la Machine pénètre dans un cercle de 800 m de rayon autour d'un WPM ou 3 km autour d'un WPS, le GPS affiche toutes les informations habituelles : COG (Cap over Ground), SOG (Speed over Ground), CTW (Cap to Way Point), DTW (Distance to Way Point), etc.

Toutes ces informations sont également affichées à l'écran du GPS vers un WPE, une fois franchi le Way Point précédent. **Toutefois, si le Pilote n'a pas validé le Way Point précédent, les informations s'afficheront à l'écran, une fois pénétré le rayon de 3 km autour du WPE.**

3) Le Pilote devra respecter l'ordre chronologique des Way Points de l'Étape considérée. Dans le cas contraire, le GPS affichera uniquement le cap suivi et la vitesse. Toutefois, le Pilote peut forcer le GPS à se caler sur un autre WPT par la touche « W+ » ou « W- ».

19P2 PÉNALITÉS POUR WPT MANQUANTS

1) L'échelle des pénalisations de chaque Way Point manquant (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP, CPLs) sera indiquée au Road Book.

En cas de non-respect de l'Itinéraire Officiel (succession de Way Points manquants représentant une coupe) les pénalités pourront aller jusqu'à la Disqualification, en fonction du profil de l'Étape et du nombre de kilomètres manquants.

En cas d'ajout de WPT par l'équipe d'ouverture, une nouvelle liste indiquant les numéros de WPT et les pénalités sera affichée au Tableau Officiel.

2) En complément de l'examen de la Fiche de Pointage, l'analyse du GPS et, à défaut celle du relevé Iritrack, seront effectués pour contrôler le tracé réellement suivi.

19P3 NAVIGATION

IMPERATIF : Pour des raisons de sécurité, le GPS doit être monté IMPERATIVEMENT sur un support rigide, il ne peut être placé sur un garde-boue ou sur une protection de roue (Quad). Tout montage non-conforme aux Vérifications Techniques entraînera un refus de départ.

1) Les systèmes et appareils de navigation quels qu'ils soient, sont réglementés et notamment la fonction GPS. Le fait d'emporter ou de posséder des systèmes non explicitement décrits dans ce règlement est interdit et entraînera la Disqualification et ce quels que soient le mode et la technologie utilisés pour évaluer ou estimer la position.

2) GPS UNIK II

Le montage d'un appareil GPS d'un modèle unique, à l'exception de tout autre, fourni par le prestataire de l'Organisateur, est obligatoire.

Cet appareil doit être monté selon les instructions techniques fournies. Il appartient aux Pilotes de procéder à l'installation mécanique, électrique et électronique aux normes avant les Vérifications Techniques et ce à l'aide des kits d'installation à acheter auprès du fournisseur exclusif. L'alimentation électrique devra être permanente, protégée par un fusible d'une valeur de 3 ampères et délivrer une tension régulée comprise entre 9 et 24 volts continus. Le montage mécanique devra être souple et intégrer les silentblocs fournis.

Cet appareil est personnalisé et marqué par un plombage, un numéro de série est attribué à un Pilote, aucun changement ne pourra intervenir sans autorisation du prestataire GPS. Toute permutation d'appareils entre Machines est interdite, sous peine de pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

3) Répétiteur de cap GPS, de vitesse et d'odomètre (optionnel)

De modèle unique homologué par l'Organisateur et fournit par le prestataire de l'Organisateur, il devra être couplé au GPS fixe. Le couplage de tout autre modèle, ou système au GPS est interdit et notamment les ordinateurs ou organiseurs et ce, par quelque moyen que ce soit.

4) Tripmeter mécanique d'un modèle libre (obligatoire)

Compteur de distance totale basé uniquement sur une mesure de rotation des roues ou d'un arbre de transmission. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil possible.

5) Odomètre du GPS Unik II (fonction du GPS Unik II)

Compteur de distance totale, basé uniquement sur le calcul des distances parcourues entre chaque mesure GPS (au-moins deux par seconde). L'odomètre est affiché dans les pages ODO et OD+ du GPS Unik II.

6) Compas magnétique ou électronique d'un modèle libre (optionnel)

Indicateur de cap de la Machine, basé sur la mesure du champ magnétique terrestre. Cet appareil pourra comporter un système de compensation électronique interne. Son afficheur pourra être analogique et/ou digital. Cet appareil ne devra pas comporter de connexion ou de fonction rendant possible un couplage ou l'exploitation de ses informations par un autre appareil. Aucune connectique ne devra permettre l'entrée ou la sortie de données numériques.

7) Généralités

a) L'utilisation de points GPS, autres que ceux fournis par l'Organisateur pour le Dakar Argentina - Bolivia 2016, est interdite.

Cet appareil ne devra assurer qu'une seule fonction (compas, odomètre, etc.) à l'exception des fonctions odomètre et compas du GPS Unik II.

Seuls les couplages des fonctions GPS et répétiteurs de cap GPS, de vitesse, d'odomètre (modèles uniques) sont autorisés.

b) Tout autre appareil de type GPS fixe, portable, intégré ou possédant des capacités de type GPS, ou tout autre système de navigation par satellite, d'enregistrement du parcours à l'estime, inertiel ou autre est interdit. Ils ne pourront en aucun cas être utilisés ou mis en fonction pendant la course.

Le fait d'emporter ou de posséder tout système qui n'est pas explicitement décrit dans le Règlement, est interdit, et notamment tout système informatique ou électronique d'aide à la navigation, de positionnement de cartographie informatisée ou capture et stockage de position.

Tout couplage ou dialogue, de quelque nature que ce soit (filaire, radio, infrarouge, etc.) entre les différents appareils est interdit. Ceux-ci ne devront permettre aucune communication vers l'extérieur.

IMPORTANT : TOUT SYSTEME D'ACQUISITION DE DONNEES EST AUTORISE SUR LES MACHINES A CONDITION DE NE PAS ETRE MUNI D'UN SYSTEME GPS, SOUS PEINE DE DISQUALIFICATION.

c) La présence de tout pré câblage non justifié est interdite (alimentation électrique, antenne, capteurs, etc.).
L'Organisateur se réserve le droit de procéder à tout moment à des vérifications physiques ou électroniques visant à vérifier :

- le bon fonctionnement des appareils obligatoires ;
- l'absence ou la détention de systèmes interdits ;
- l'absence de pré équipement ou câblage permettant l'installation a posteriori d'un appareil non homologué.

d) La possession ou l'utilisation de tout appareil ou système autre que ceux autorisés pourra entraîner la Disqualification.

En cas de doute sur les fonctionnalités d'un appareil autorisé mais d'un modèle libre, son transport pourra être interdit.

20P DÉBLOCAGE DU GPS

Pour des raisons de sécurité, le Pilote dispose d'une possibilité de déblocage du GPS par l'introduction d'un code spécifique :

Code « WPM »

Ce code, communiqué par le PC sur demande du Pilote par le biais de son Iritrack, permet d'activer le GPS dans ses fonctions habituelles et rend visibles tous les Way Points.

Toute utilisation de ce code entraînera les pénalités suivantes :

- **de la 1ère à la 3ème utilisation : 6 heures par utilisation, pour les 15 premiers du Classement Général et les Pilotes Élite A.S.O., 3 heures pour les autres Pilotes.**
- **la 4ème utilisation entraînera la Disqualification pour tous les Pilotes.**

21P ZONE DE CONTRÔLE DE VITESSE - DÉFINITIONS

1) Début de la Zone de Contrôle

- Le début de la Zone de Contrôle de Vitesse enregistré dans le GPS sera matérialisé sur le Road Book par une case indiquant : « DZ » et par un Way Point Sécurité ou Éclipse (WPS ou WPE). Pour valider le début de Zone « DZ », le Pilote et sa Machine doivent obligatoirement passer à moins de 90 m (rayon autour du Way Point « DZ »), sous peine de pénalité pour WPT manquant (Article 19P2);
- Dans un rayon de 3 km de ce point (dans le cas d'un WPS), le GPS de la Machine s'activera (DTW, CTW et flèche) pour guider le Pilote jusqu'au point ;
- 90 m avant ce point GPS, le Pilote se voit indiquer sur son GPS qu'il approche de la Zone de Contrôle (décélération);
- Les 90 m situés après ce point GPS sont considérés comme zone « tampon » de décélération (Zone de Tolérance), avant de pénétrer dans la Zone de Contrôle.

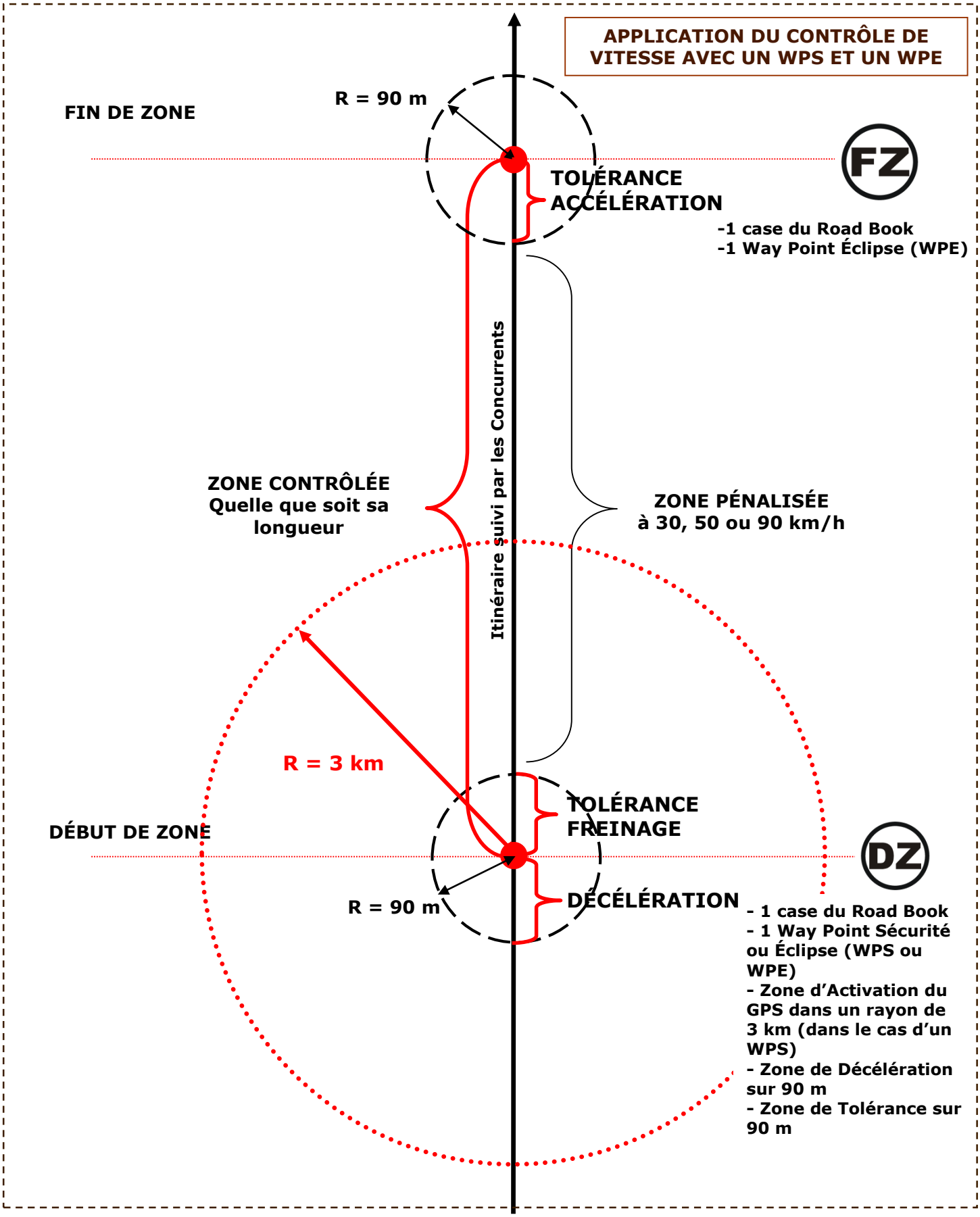
2) La Zone de Contrôle de Vitesse

La Zone de Contrôle apparaît en permanence sur l'écran GPS du Pilote, lorsque le rayon d'entrée du Way Point est validé. Le Pilote ne pourra donc en ignorer ni l'entrée ni la sortie.

La vitesse de la Machine sera limitée à 30, 50 ou 90 km/h entre le point d'entrée et le point de sortie de la zone, quel que soit l'itinéraire emprunté entre ces deux points.

3) Fin de la Zone de Contrôle

- La fin de la Zone de Contrôle de Vitesse par le GPS sera matérialisée sur le Road Book par une case indiquant « FZ » et par un Way Point Éclipse (WPE) ;
- Autour de ce point, une Zone de Tolérance de 90 m sera instaurée afin d'éviter toute contestation sur la prise de vitesse ;
- À partir de ce point, le Pilote peut accélérer à nouveau ;
- Le point de sortie de la Zone de Contrôle de Vitesse est un point de passage obligatoire. Pour valider la fin de Zone « FZ », le Pilote doit obligatoirement passer à moins de 90 m (rayon autour du WPE « FZ ») (pénalités : Article 19P2).


APPLICATION DU CONTRÔLE DE VITESSE AVEC UN WPS ET UN WPE
FIN DE ZONE
R = 90 m
FZ
TOLÉRANCE ACCÉLÉRATION
-1 case du Road Book
-1 Way Point Éclipse (WPE)
Itinéraire suivi par les Concurrents
ZONE CONTRÔLÉE Quelle que soit sa longueur
ZONE PÉNALISÉE à 30, 50 ou 90 km/h
R = 3 km
TOLÉRANCE FREINAGE
DÉBUT DE ZONE
DZ
R = 90 m
DÉCÉLÉRATION
- 1 case du Road Book
- 1 Way Point Sécurité ou Éclipse (WPS ou WPE)
- Zone d'Activation du GPS dans un rayon de 3 km (dans le cas d'un WPS)
- Zone de Décélération sur 90 m
- Zone de Tolérance sur 90 m

22P PROCÉDURE DE CONTRÔLE

1) **Pendant toute la durée du Rallye, le Pilote est responsable de la vérification du bon état de marche de son GPS téléchargé par l'Organisateur.**

2) **Le GPS doit être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchée, pendant toute la durée de chaque Étape.**

3) Tout incident, du fait du Pilote (perte, destruction, mise hors tension, etc.), rendant impossible la lecture du GPS et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée, par un technicien GPS, sous la responsabilité du Directeur de Course, entraînera une pénalisation (voir Article 25P1.2).
Les pénalités appliquées seront identiques pour un Pilote n'ayant pas saisi le code du jour dans son GPS.

4) **Le contrôle est effectué aux Arrivées d'Étapes. Le Pilote doit mettre son GPS sur la page CHECK à l'arrivée au CH. Une page de synthèse des infractions commises apparaît alors sur l'écran.**
Lors de l'arrêt pour pointage au CH, les informations contenues dans le GPS sont automatiquement transmises au contrôleur par radio (Way Points manquants, vitesse, etc.).

En cas d'infraction uniquement, un contrôleur fait constater et contre signer les infractions par le Pilote. Il remet ensuite un feuillet de sa fiche de contrôle au Pilote et en transmet un double à la Direction de Course.

5) Tout refus de signer entraînera les pénalisations suivantes :
- 1er refus : 10 minutes ;
- 2ème refus : 1 heure ;
- 3ème refus : Disqualification.

6) En cas de réclamation, accompagnée de sa caution, le Pilote disposera de 30 minutes après la notification pour en informer par écrit la Direction de Course. Le GPS est alors démonté et plombé par un technicien GPS en présence du Pilote pour être ensuite déloadé par un technicien GPS qui remettra son rapport d'analyse à la Direction de Course et au Pilote.

23P CIRCULATION – VITESSE

23P1 GÉNÉRALITÉS

1) Les agents de la circulation, Juges de Fait ou Officiels de l'Épreuve qui constateront une infraction aux règles de la circulation commise par un Pilote de l'Épreuve, doivent la lui signifier au plus tôt.
Dans le cas où ils décident de ne pas arrêter ou ne peuvent arrêter le Pilote en infraction, ils peuvent demander d'appliquer les pénalités prévues, sous réserve que :

a) la notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement de l'Étape durant laquelle a été commise l'infraction ;

b) les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du Pilote en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés ;

c) les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses ;

2) **Sur route, en Bolivie et en Argentine, tous les Véhicules ont l'obligation de rouler feux allumés. Cette obligation s'applique aussi aux Secteurs Sélectifs.**

23P2 TRAVERSÉE DE ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE (HORS VITESSE MAXIMUM)

1) Dans les zones définies comme « Zones de Contrôle de Vitesse », la vitesse de passage de la Machine, aussi bien en Secteur de Liaison qu'en Secteur Sélectif, sera limitée à 30, 50 ou 90 km/h.

2) En cas de réglementation locale inférieure, celle-ci est applicable. **Par ailleurs, il appartient au Pilote d'adapter sa vitesse en fonction de la densité de la population et de la circulation.**

3) Des Zones de Contrôle de Vitesse seront indiquées sur le Road Book par les mentions « DZ », « FZ » et « DZs ».

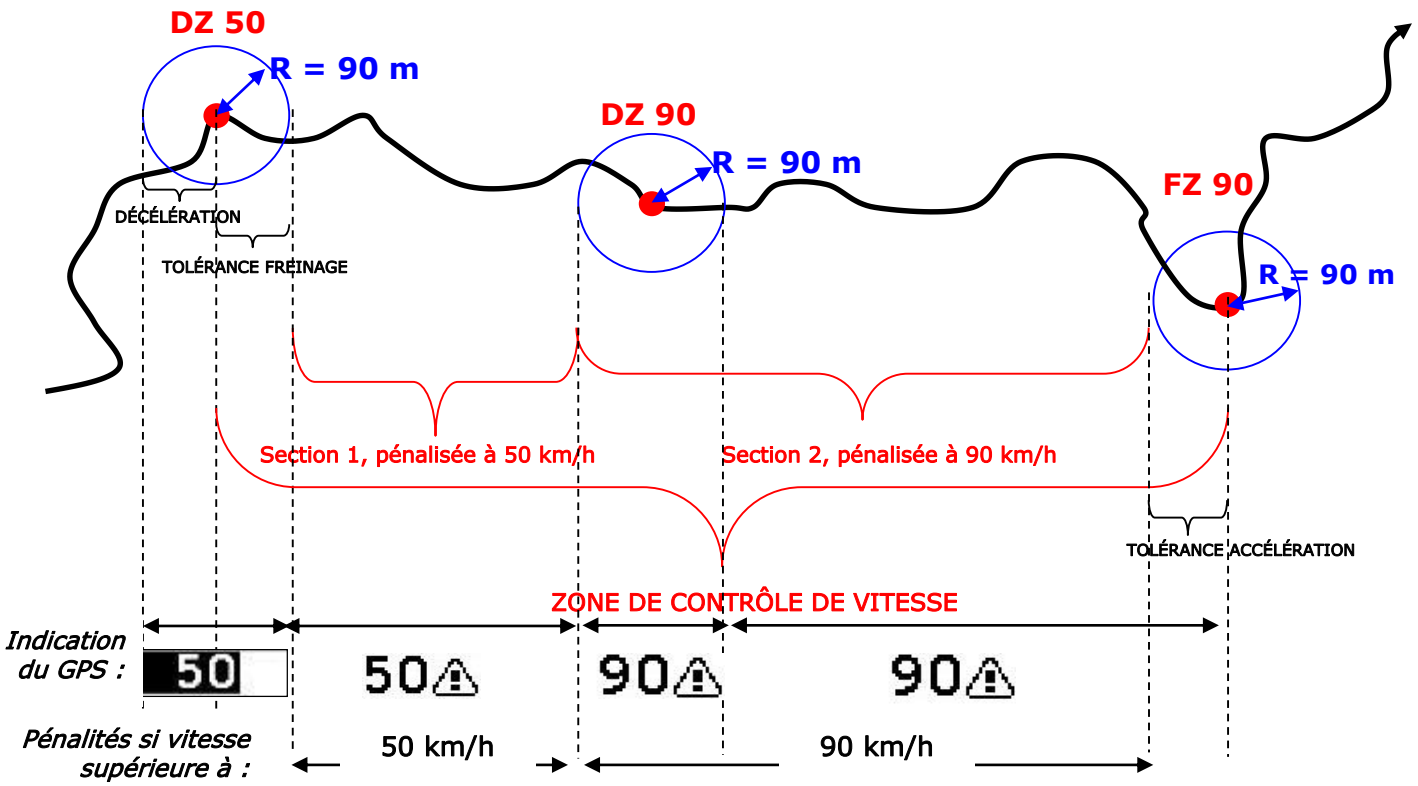
4) La présence ou l'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne pourra donner lieu à aucune réclamation.
Les dépassements sont autorisés, à condition de ne pas dépasser la vitesse maximale autorisée dans la zone.

5) Dans les Zones de Contrôle de Vitesse, si les limites de 30, 50 ou 90 km/h sont dépassées, un sigle s'inscrira sur l'écran du GPS pour indiquer le dépassement et l'enregistrement de ce dernier. Le GPS pourra être contrôlé à l'Arrivée du Secteur Sélectif et/ou à l'arrivée au Bivouac, selon des procédures identiques à celles décrites dans l'Article 22P.

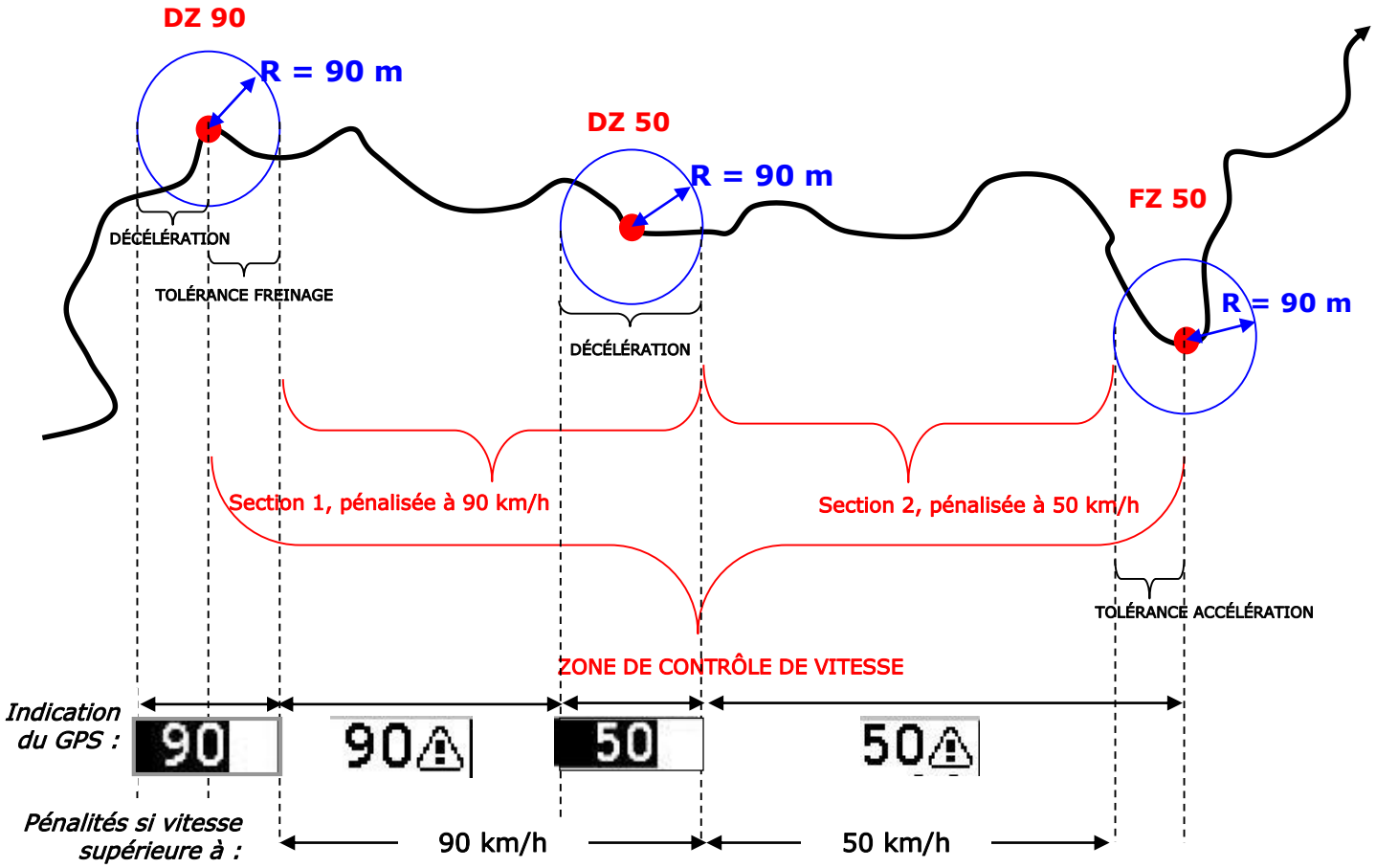
6) Pendant les dépassements de vitesse, une impulsion est enregistrée dans le GPS au minimum tous les 150 mètres et les vitesses sont affichées dans la page speed du GPS « SPD ». À l'Arrivée du Secteur Sélectif et/ou à l'arrivée au Bivouac, un contrôleur relève tous les dépassements et les fait constater au Pilote.

7) Dans le cas d'une Zone de Contrôle de Vitesse composée de deux sections successives, ayant deux vitesses de valeurs différentes, la vitesse maximale autorisée dans un rayon de 90 m du Way Point d'entrée de la deuxième section sera toujours la vitesse la plus élevée des deux sections. Dans le cas d'une vitesse décroissante, l'entrée dans le rayon de 90 m de ce même Way Point marque le début de la Zone de Décélération (voir schémas ci-dessous) :

2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES CROISSANTES : 50 à 90 Km/h



2 SECTIONS SUCCESSIVES, VITESSES DECROISSANTES : 90 à 50 Km/h



23P3 IMPULSIONS

1) Si le Pilote conteste les infractions relevées, il devra établir une réclamation écrite, accompagnée de sa caution, qu'il transmettra à la Direction de Course dans les 30 minutes suivant sa notification, pour procéder au déchargement du GPS.

2) Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- entre 1 et 15 km/h :
  1 minute x le nombre d'impulsions + une somme forfaitaire de 100 € ;

- entre 16 et 40 km/h :
  2 minutes x le nombre d'impulsions + une somme forfaitaire de 200 € ;

- au-delà de 40 km/h :
  1ère impulsion : 5 minutes + une somme forfaitaire de 300€,
  2ème impulsion successive : 10 minutes + une somme forfaitaire de 500€,
  3ème impulsion successive : 15 minutes + une somme forfaitaire de 700€,
  4ème impulsion successive : 60 minutes + une somme forfaitaire de 1 500€.

3) Toute récidive entraînera une pénalité allant de 1 000€ jusqu'à la Disqualification.

4) Note : Le paiement des amendes devra être effectué auprès du Relation Concurrents ou du Directeur de Course, sous 48 heures après notification, sous peine de refus de départ.

23P4 LIMITATION DE VITESSE – SECTEURS DE LIAISON (VITESSE MAXIMALE)

1) Indépendamment des Zones de Contrôle de Vitesse (Article 23P2), la vitesse maximale sera limitée et contrôlée sur l'ensemble des Secteurs de Liaison, sauf cas particulier précisé par Additif et/ou dans le Road Book.
La vitesse maximale autorisée sera celle en vigueur dans le pays traversé en fonction du type de Véhicule, soit pour les Motos et Quads :

- **Bolivie : 80 km/h,**
- **Argentine : 110 km/h.**

2) Sur les Secteurs de Liaison, une impulsion est enregistrée dans le GPS tous les **500 m**. Un sigle s'affichera sur l'écran du GPS pour indiquer le dépassement et l'enregistrement de ce dernier.
Le GPS sera contrôlé à l'arrivée au Bivouac selon des procédures identiques à celles décrites dans l'article 22P.

3) Tout dépassement de vitesse Maximum enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

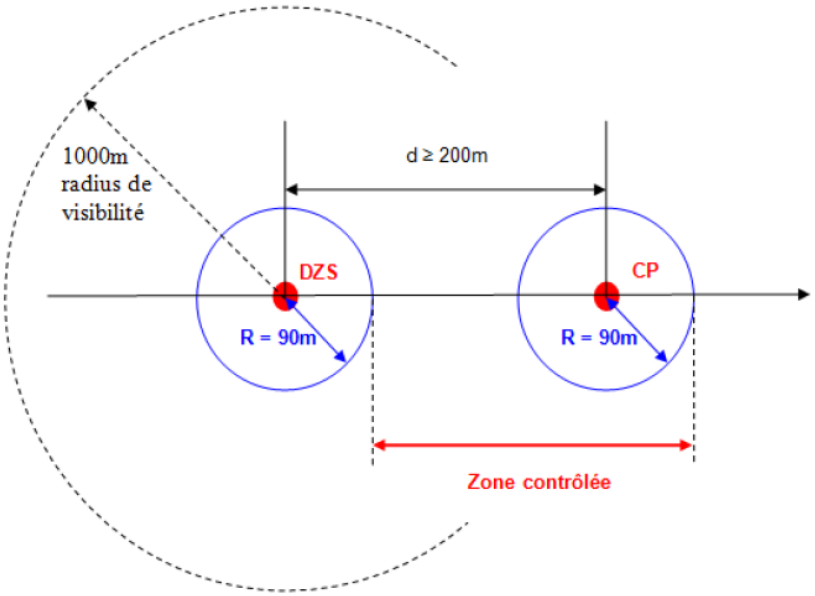
- **De 1 à 20 km/h :**
  30 secondes x impulsion + une somme forfaitaire de 100€ ;
- **De 21 à 40 km/h :**
  1 minute x impulsion + une somme forfaitaire de 200€ ;
- **Au-delà de 40 km/h :**
  5 minutes x impulsion + une somme forfaitaire de 300€.

Au-delà de 3 impulsions successives, pénalités décidées par le Jury International, pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

23P5 LIMITATION DE VITESSE – CONTROLE DE PASSAGE (DZ + FZ)

Dans les zones de CP, la vitesse maximum est de 50 km/h.

Le contrôle de vitesse sera effectué selon le croquis ci-dessous :



Les panneaux règlementaires d'entrée de zone de CP n'indiquent pas le Début de Zones de Sécurité (DZs). Seules les informations affichées sur l'écran feront foi.

24P ACCIDENT - ABANDON

24P1 ACCIDENT

1) En cas d'accident avec blessés, il est impératif que le Pilote informe le PCO par tous les moyens et dans les plus brefs délais, de façon à ce que ce dernier puisse envoyer au plus vite le moyen d'intervention approprié.

2) Le Pilote doit, s'il est conscient et capable de se déplacer :
- sécuriser la zone en poussant simultanément les deux boutons bleus du GPS pour activer la fonction alarme du Sentinel, de façon à informer les Pilotes/Concurrents qui arrivent sur le lieu ;
- appuyer sur le bouton rouge de l'Iritrack, pour signaler un accident au PCO ;
- appuyer sur le bouton bleu de l'Iritrack, pour entrer en communication avec le PCO et rendre compte de la situation.

En cas de dysfonctionnement de l'Iritrack, si le Pilote ne parvient pas à entrer en communication avec le PCO, il doit déclencher sa balise de détresse Sarsat.

3) Si la Machine représente un danger pour les autres Pilotes / Concurrents ou, pour sécuriser le lieu de l'accident, le Pilote doit placer son casque à un endroit approprié au-moins 50 m avant la position de la Machine afin de prévenir les autres Pilotes / Concurrents. Tout Pilote enfreignant cette règle est passible d'une pénalité à la discrétion du Jury International.

4) Tout Pilote impliqué dans un accident entraînant des dommages corporels ou non, pourra faire l'objet d'une enquête par le Jury International. En fonction des circonstances, des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification pourront être appliquées.

5) En cas d'accident ou de litige entre un équipage Auto / Camion et un pilote Moto / Quad au cours d'un Secteur Sélectif, le Pilote Moto / Quad devra faire une déclaration écrite de sa main au Directeur de Course Moto / Quad qui la transmettra au Directeur de Course Auto / Camion qui jugera des suites à donner. De même, l'équipage Auto / Camion ou son Team Manager pourra déposer une déclaration écrite des faits au Directeur de Course Auto / Camion.

24P2 ASSISTANCE EN CAS D'ACCIDENT D'UN AUTRE PILOTE / CONCURRENT

1) Il est rappelé que l'éthique commande de s'arrêter lorsqu'un accident est constaté par un Pilote afin que celui-ci s'assure du mode d'intervention le plus approprié entre son intervention et l'arrivée des secours.
En outre, il est rappelé que d'importants moyens sont mis en œuvre pour raccourcir les temps d'intervention.

2) Tout Pilote témoin d'un accident mettant en danger physique un autre Pilote / Concurrent doit dans l'ordre :
- s'arrêter ;
- sécuriser la zone, en poussant simultanément les deux boutons bleus du GPS pour activer la fonction alarme du Sentinel, de façon à informer les Pilotes / Concurrents qui arrivent sur le lieu ;
- appuyer sur le bouton rouge de son Iritrack ;
- apporter les premiers secours au(x) blessé(s) et s'informer de (sa) leur condition ;
- appuyer sur le bouton bleu de son l'Iritrack, pour entrer en communication avec le PCO et rendre compte de la situation ;
- attendre l'arrivée des secours ou d'un autre Pilote / Concurrent ;
- appuyer sur le bouton vert de son Iritrack pour signaler qu'il repart.

S'il est impossible d'entrer en communication avec le PCO par le biais de l'Iritrack, le Pilote arrivant sur le lieu de l'accident devra déclencher la balise de détresse Sarsat du Pilote / Concurrent accidenté, ou la sienne s'il ne trouve pas celle de l'autre Pilote / Concurrent.
Le Pilote témoin de l'accident ne risque pas la Disqualification s'il déclenche sa balise pour le Pilote / Concurrent accidenté.

3) Le temps d'arrêt total (s'il est supérieur à 3 minutes) entre les deux alertes Iritrack (bouton rouge en s'arrêtant et vert en repartant) sera décompté du temps effectué pour le Secteur Sélectif le jour même, seulement pour les deux premiers Pilotes arrêtés sur l'accident, sur demande du Pilote à la Direction de Course au maximum **1 heure** après son arrivée à l'Étape du jour. (Voir Article 33P5)
Le temps d'arrêt total pourra être vérifié et validé par l'Iritrack et/ou par le GPS Unik II.

4) Tout Pilote qui enfreint les prescriptions du présent Article 24P2 fera l'objet d'un rapport au Jury International qui pourra lui infliger des pénalités telles que prévues au Code.

24P3 ABANDONS – DISQUALIFICATION

1) En cas d'abandon, le Pilote doit prévenir par tous les moyens, et dans les plus brefs délais le PCO : +33 1 41 33 02 10
Le non-respect de cette clause importante de sécurité entraînera, de façon irrévocable, le refus de tout engagement ultérieur du Pilote à tout rallye organisé par l'Organisateur.
De même, le non-respect de cette obligation de prévenir l'Organisation en cas d'abandon entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des Pilotes n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation et/ou des sanctions qui pourront être demandées à la FMN concernée, sur décision du Jury International.

2) En cas d'abandon pour panne mécanique, le Pilote devra impérativement attendre d'avoir passé une nuit sur la piste pour déclencher sa balise de détresse Sarsat s'il n'a pas encore été récupéré par un Camion Balai.
La mise en route, sans raison médicale, de la balise de détresse Sarsat, entraînera la Disqualification, ainsi que la responsabilité pécuniaire du Pilote, en cas d'intervention de l'Organisation.

IMPORTANT : Dès que la décision d'abandonner est prise, le Pilote devra faire connaître ses intentions concernant son voyage de retour pour lui-même et pour son matériel :
- **s'il rejoint le Bivouac, il devra se présenter au Service Concurrents au El Central,**
- **s'il ne revient pas au Bivouac, téléphoner au PCO.**

3) En cas d'abandon, il appartient au Pilote de s'assurer au plus vite du retour de son matériel de sécurité aux prestataires dédiés : balise, Iritrack, Sentinel, GPS et accessoires associés. Ce matériel devra être remis aux représentants des prestataires le leur ayant fourni, localisé au Safety Center, à proximité des « Malles Motos ».
Il est vivement recommandé au Pilote de ne pas laisser le matériel de sécurité sur sa Machine, s'il doit la laisser sur la piste.
L'Organisateur ne peut en aucun cas être tenue responsable de la disparition ou perte de ce type de matériel.

4) Le transport d'un Pilote et/ou de sa Machine en hélicoptère, ou à bord de tout autre moyen de transport pendant tout ou partie d'une Étape, entraînera sa Disqualification.
Le Pilote ayant abandonné ne pourra, en aucun cas, être transporté par les moyens de l'Organisation pendant tout ou partie du parcours.

Lors de situation exceptionnelle, l'Organisateur se réserve le droit d'effectuer un transport exceptionnel pour un Pilote et/ou une Machine d'un commun accord avec le Directeur de Course.

5) Un Pilote disqualifié ou ayant abandonné, devra obligatoirement quitter la course et enlever ses numéros et plaques de course. Il ne devra ni circuler, ni stationner sur l'itinéraire du Rallye le même jour que celui-ci, de même que les jours précédant son passage. Le non-respect de cette clause lui vaudrait une demande de sanction auprès de sa FMN.

24P4 FERMETURE DE LA PISTE

1) Des véhicules « Balais » de l'Organisation fermeront la piste du Rallye.
Il est impossible de garantir que le Camion Balai passe à l'endroit exact où une Machine serait tombée en panne. Ils ramèneront les personnes physiques et les Machines en panne ou hors

d'usage. Il appartient au Pilote de signaler sa position exacte au PCO à l'aide du matériel de survie embarqué.

2) Le Pilote qui abandonne sa Machine avant le passage du Camion Balai, le fait sous sa propre et entière responsabilité. En cas de dommage ou de vol, l'Organisateur décline toute responsabilité.
Aucun recours portant sur les conséquences d'un vol de sa Machine ne pourra être engagé contre l'Organisation.

3) Le Pilote qui refusera de prendre place à bord du véhicule Balai, le fera sous sa propre et entière responsabilité et devra signer une décharge qui lui sera présentée par les membres de l'Organisation chargés de la fermeture de la piste.
Aucun recours portant sur les conséquences de ce refus ne pourra être engagé contre l'Organisation. Pour autant, cette décharge n'entraînera pas la Disqualification du Pilote s'il réussit à réparer et à rejoindre le Bivouac dans les temps en effectuant la totalité du parcours.

4) Les véhicules « Balais » ne sont pas en mesure de transporter les Quads.

24P5 RAPATRIEMENT DES MACHINES

1) Dans la mesure où le Pilote ayant abandonné aura respecté les procédures énumérées à l'Article 24P3, et que les véhicules Balais auront ramené la Machine au Bivouac ; l'Organisateur mettra en place un service de rapatriement des Machines en France pour tous les Pilotes ayant chargé leur Machine au Havre dans le bateau.

Pour savoir où récupérer les Machines abandon, se rapprocher de l'Organisation.

Sauf indication contraire du Pilote, ce service sera effectué automatiquement et est inclus dans le forfait d'engagement.

L'Organisation s'efforcera de prendre le plus grand soin des Machines pendant le transport mais aucune réclamation ne sera recevable sur l'état de la Machine à son arrivée sur son lieu de rapatriement. L'Organisation décline toute responsabilité concernant les roues et malles transportées, leur état à l'arrivée, ainsi que les éventuels vols.

2) Malgré les nombreux moyens mis en place par l'Organisateur, il arrive quelquefois que des Machines laissées sur la piste ne puissent être trouvées et ramenées pendant le Rallye. Cependant grâce au travail actif de recherche de nos correspondants dans les pays traversés, ces Machines sont souvent rapatriées après le Rallye dans des délais très variables. Dans ce cas, le Pilote sera informé au préalable par l'Organisateur des nouvelles conditions du rapatriement de sa Machine, qu'il assumera intégralement.

Dans tous les cas, l'Organisation ne pourra être tenue responsable en cas de dommage ou perte d'équipement quels qu'ils soient.

24P6 MACHINE SINISTRÉE (TOTALEMENT OU PARTIELLEMENT DÉTRUITE)

Dans le cas d'une Machine sinistrée (accident, incendie, destruction, etc.), le Pilote devra déposer une déclaration auprès du poste de police ou de douane. Cette déclaration devra contenir les faits, le numéro d'immatriculation, le numéro de course, les coordonnées des personnes concernées, des témoins éventuels, etc. Un duplicata de celle-ci devra être remis à l'Organisation.

Ensuite, les Pilotes devront se rapprocher de l'Organisation pour connaître la marche à suivre.
La Machine devra impérativement être ramenée sur le port d'embarquement de retour en Argentine, où les autorités locales décideront en fonction de l'état de la Machine, si elle doit être réexportée, détruite, ou si l'annulation de l'importation temporaire est justifiée. Les éventuels frais supplémentaires de retour sont à la charge du Pilote.
En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage de la Machine / du Pilote, etc.), toute infraction à cette règle entraînera une demande de sanction à la FMN du Pilote concerné.

Pour les Machines sinistrées étant arrivées par la route, les Pilotes devront se rapprocher de l'Organisation pour connaître la marche à suivre.

25P1 FONCTION SENTINEL DU GPS

1) En vue de sécuriser les dépassements, la fonction Sentinel du GPS (dispositif permettant de signaler à un Pilote / Concurrent qu'il peut être dépassé) est obligatoire pour toutes les catégories.

2) **Le GPS – Sentinel doit être en fonction pendant le déroulement de chaque Étape et doit être branché directement sur la batterie de la Machine.**
La mise en route du matériel (GPS – Sentinel) est de la responsabilité du Pilote.

Tout constat de non fonctionnement du fait du Pilote entraîne les pénalités suivantes :

- 1 heure pour les Pilotes classés dans **les 15 premiers du Classement Général et Pilotes Élite A.S.O. ;**
- **300€ pour les autres Pilotes.**

3) Un Pilote / une Machine rattrapé(e) par une Auto / un Camion devra faire le nécessaire pour se ranger et se laisser doubler.
Dans un Secteur Sélectif, tout Pilote / Machine ayant reçu plusieurs signaux sonores sur un temps donné et qui ne s'est pas rangé pour se laisser doubler, sera sanctionné, à l'appréciation du Jury International, de la manière suivante, après examen des données téléchargées:

- 15 minutes pour les Pilotes classés dans **les 15 premiers du Classement Général et Pilotes Élite A.S.O. ;**
- **300€ pour les autres Pilotes**.

4) Tous les cas litigieux seront traités par le Jury International, après audition des deux parties concernées. Celui-ci pourra, selon les circonstances, appliquer d'autres pénalités (temps ou financière), notamment au Pilote le mieux classé du Team du Pilote fautif.

5) En cas de contestation, un déchargement des données de l'appareil Sentinel est effectué, sur demande écrite au Directeur de Course, 30 minutes au plus tard après la notification de l'infraction.

25P2 CODE DE CONDUITE DES PILOTES

1) Comportement général

a) Le Pilote se doit d'avoir un comportement respectueux tant sur la route que face :
- aux autorités et aux populations des pays traversés,
- aux autres Pilotes / Concurrents,
- aux personnels de l'Organisation.

Toute incivilité constatée donnera lieu à une pénalité de 500€.

b) Toute action incorrecte, frauduleuse ou antisportive effectuée par le Pilote avant ou pendant l'Épreuve sera jugée par le Jury International, qui peut imposer une pénalité pouvant aller jusqu'à la Disqualification ou permettre à un organisateur de refuser l'engagement ou le départ au(x) Pilote(s) incriminé(s).

c) Pour des raisons de sécurité, pendant tout le Rallye, il est interdit de faire des démonstrations avec la Machine : burn, show, manœuvres dangereuses, etc. dans les Zones de Public.

2) Vente / cession de la Machine INTERDITE

En cas d'abandon, ou à l'issue du Rallye, il est formellement interdit à un Pilote, à un Team Manager Dakar, au propriétaire d'un véhicule ou à tout autre personne du Team de céder ou vendre sa/une Machine dans un des pays traversés.
En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage de la Machine/du Pilote, etc.), toute infraction à cette règle pourra entraîner un refus d'inscription sur le Dakar pour les 5 années à venir pour toutes les personnes qui pourraient être concernées et/ou liées dans une affaire.

3) Passages frontières Argentine / Bolivie et Bolivie / Argentine

Pour des raisons sanitaires, il est strictement interdit de faire passer les produits suivants **de l'Argentine en Bolivie et Bolivie en Argentine** (SENASAG BOLIVIA ley No 2061 del 16 Marzo 2000 – SENASA ARGENTINA résolution n°295 de 1999 and résolution n°816 de 2002). Les Véhicules seront fouillés avant le passage de chaque frontière.

Produits interdits :

- Fruits, légumes, herbes, plantes, tubercules, bulbes, graines, pieux, brindilles, terre, fleurs coupées, produits artisanaux, bois et autres produits d'ordre végétal, pesticides et fertilisants ;
- Animaux, oiseaux, abeilles, miel, fromages, lait, viandes et les dérivés des deux, embryons, semences, médicaments vétérinaires (vaccins, kits de diagnostics, antibiotiques, shampoing médicinaux, etc.) ou autres produits ou sous-produits d'origine animale et tout aliment destiné à n'importe quelle espèce ;
- Spécimen de flore et faune protégés et/ou sous-produits dérivés d'espèces en voie d'extinction, inclus dans la convention du commerce international des espèces menacées de faune et flore sylvestres (CITES).

En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage de la Machine / du Pilote, etc.), tout Pilote surpris à enfreindre cette règle sera pénalisé **d'une amende allant de 500€ à la Disqualification.**

4) Consignes obligatoires en matière de formalités douanières (TOUTES CATEGORIES)

a) Packing List

- Est désigné « Packing list » le document administratif officiel et obligatoire d'importation temporaire de chaque Machine / Véhicule, quel que soit sa catégorie, en Course ou en Assistance.
- Ce document doit être conservé en permanence par le Pilote / Concurrent, qui doit en remettre une copie au déclarant en douane du Rallye ainsi qu'à l'Organisateur, lors des Vérifications Administratives, et/ou de l'embarquement au Havre.
  Aucun passage de frontière ne peut se faire sans ce document. Il y liste l'ensemble des biens et matériaux présents à bord de chaque Véhicule, ainsi que la Machine / le véhicule lui-même.

  Cette liste doit scrupuleusement rester identique du départ d'Europe au retour de l'Argentine pour les Machines / Véhicules ayant embarqués à bord du bateau mis en place par l'Organisateur ; et de l'entrée de l'Argentine au passage de la dernière frontière APRÈS l'Épreuve marqué par le retour au pays d'origine pour les Machines / Véhicules étant venus par leurs propres moyens.

b) Transport de pièces détachées

- Pour le bon respect des consignes douanières et afin de ne pas encourir de problèmes aux passages des frontières ou à l'embarquement : toutes les frontières doivent être passées avec, à bord du Véhicule, le même stock de pièces détachées que celui déclaré à l'origine, et reporté sur la Packing List obligatoire de chaque Véhicule. Il est par conséquent strictement interdit de laisser, vendre ou céder tout matériel transporté.

- En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage de la Machine / du Pilote, etc.), tout Pilote surpris à enfreindre cette règle **sera pénalisé de 500€ par matériel** (ex : un pneumatique = 500€). **Toute récidive pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à la Disqualification.**

c) Consignes en cas d'abandon

En cas d'abandon d'un véhicule d'Assistance, son équipage devra IMPÉRATIVEMENT en plus des dispositions de l'Article A15.2 du Règlement Assistance, prévenir sans délai le déclarant en douane et le Service Concurrents, de l'état dudit véhicule, sa position et les démarches entreprises pour le

réacheminer : soit au port en Argentine en vue de son réembarquement pour Le Havre, soit vers le pays d'origine du Véhicule si celui-ci n'a pas été embarqué au Havre sur le bateau de l'Organisateur.

5) Respect des zones sensibles

a) Dans les zones agricoles, forestières, peuplées ou sensibles pour l'environnement et la sécurité, le respect scrupuleux de l'itinéraire et de la totalité des cases du Road Book est impératif. **Il est notamment interdit de « couper » les virages à travers champs, forêts, vergers et marais.**

- 1ère infraction : **1 000€ + 15 minutes,**
- récidive : **Disqualification.**

b) Afin de respecter les zones traversées, il est interdit de détruire les portes de clôtures situées sur l'itinéraire. Des Juges de Fait seront sur place.
Toute porte de clôture cassée entraînera une pénalisation de 1 000€ + 15 minutes.
Toute récidive entraînera la Disqualification.

c) Certaines zones de l'itinéraire sont déclarées ZONES SENSIBLES. Elles seront mentionnées la veille de l'Étape considérée, au Briefing et affichées dans les compte-rendus des Briefings. **Elles seront matérialisées par des piquets et de la rubalise.**

Ce logo spécifique signalant ces Zones Sensibles figure sur la troisième colonne du Road Book (Article 17P1 & annexe 8).

Tout Pilote ne respectant pas les Zones Sensibles sera pénalisé de la façon suivante :

- 1ère infraction : **1 000€ + 15 minutes,**
- récidive : **Disqualification.**

25P3 TÉLÉPHONE SATELLITE / GSM / TABLETTE TACTILE / MONTRE GPS

1) Pour des raisons de sécurité, la présence d'un téléphone satellite Iridium et/ou d'un GSM est autorisée.
Les Smartphones sont tolérés s'ils ne disposent pas d'applications supplémentaires de cartographie/géolocalisation. Des contrôles inopinés seront effectués.
Les tablettes ainsi que les montres GPS sont strictement interdits.

Attention, la couverture réseau pouvant être très faible par endroits, il est préférable d'être équipé d'un téléphone satellite Iridium.

2) Le(s) numéro(s) d'appel de toutes les cartes SIM du Pilote, quel que soit le moyen de communication, doit (doivent) être communiquée(s) lors des Vérifications Administratives.

3) **Lors des Secteurs Sélectifs, le téléphone doit rester éteint. En cas de problème exclusivement, ces téléphones pourront être utilisés, UNIQUEMENT Machine à l'arrêt pour signaler un abandon, un accident, une panne. Au préalable, le Pilote devra prévenir le PCO de sa situation par le biais de l'Iritrack.**

4) Ces téléphones pourront être utilisés, **UNIQUEMENT Machine à l'arrêt sur les Secteurs de Liaison.**

5) **Lors des Secteurs Sélectifs, aucune transmission (de ou vers la Machine) de type SMS, MMS, données ou data n'est autorisée. Tous les équipements (câbles data, liaisons infra rouge, Blue Tooth, Wifi ou autres) sont interdits.**

6) Seul le mode phonie est autorisé.

7) Toute infraction entraîne des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

25P4 MOYENS RADIO ET TRANSMISSION

1) Seuls seront autorisés les montages d'antennes :
- GPS simples, fournies par le prestataire de l'Organisation ;
- Iridium associé à l'Iritrack et fourni par le prestataire de l'Organisation ;

À l'exclusion de toute autre antenne, couplée ou non, de type standard C, D+, M, mini M, Argos, radios, téléphone, etc. **Toute infraction pourra entraîner la Disqualification**.

2) Moyens Radios

Seul l'usage des postes Talkie-Walkie sera autorisé sur le périmètre exclusif du lieu des Bivouacs, dans la mesure où il s'agira de postes bloqués sur une fréquence unique. S'ils ne sont pas fournis par le prestataire radio de l'Organisation (Astrium), des demandes d'autorisation devront être effectuées auprès des autorités des pays traversés et les fréquences utilisées devront être transmises à l'Organisateur.

3) Moyens satellitaires

Tout système de liaison satellite ou autre entre une Machine / Véhicule en Course sur un Secteur Sélectif et une base extérieure ou un autre véhicule, autre que l'Iritrack et la balise de détresse Sarsat, **est interdit**.

4) Data

Tout système de transmission de données, de suivi de véhicules ou gestion de flotte **est interdit**.
Et ce quels que soient les moyens ou supports techniques utilisés, **sous peine de Disqualification**, à l'exception des systèmes Iritrack et Sentinel.

25P5 IRITRACK

1) **L'Iritrack est un système de suivi des véhicules par satellite, mis en place par l'Organisation et obligatoire pour tous les Pilotes / Concurrents.**
Les alarmes et alertes peuvent être déclenchées soit automatiquement, soit manuellement.

a) mode automatique :
- **alarme sur choc violent (décéléromètre), suivie d'un stop de 3 minutes,**
- **inclinaisons anormales (inclinomètre), suivies d'un stop de 3 minutes.**

b) mode manuel :
- **bouton bleu : appel phonie vers le PCO,**
- **bouton rouge : accident avec dommages corporels,**
- **bouton vert : accident sans dommages corporels ou panne.**

c) Par ailleurs, à tout moment, le PCO peut pratiquer la levée de doute par interrogation phonique du Pilote / Concurrent.

2) Pendant toute la durée du Rallye, le Pilote est tenu responsable du bon fonctionnement de son Iritrack. Il devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée de chaque Étape. **Toute tentative de fraude constatée (perte, destruction, mise hors tension, etc.) entraînera une pénalisation décidée par le Jury International et pouvant aller jusqu'à la Disqualification.**

3) **L'emplacement de l'Iritrack sur la Machine devra permettre un accès permanent aux fonctions essentielles de l'appareil et ne pas risquer d'occasionner de panne.**
Tout pilote dont l'Iritrack ne sera pas fixé selon les préconisations du fournisseur ou de l'Organisateur lors des Vérifications Techniques devra immédiatement régulariser sa situation en se pliant aux consignes de montage, sous peine de se voir refuser le départ.

4) Pendant le Rallye, tout Pilote dont l'Iritrack ne fonctionnerait pas au départ d'un CH Liaison se verra refuser le départ. Il aura un délai de 30 minutes pour se mettre en conformité sans encourir de pénalités. Au-delà de ce temps imparti, des pénalités pour retard seront appliquées. **Le Pilote ne pourra prendre le départ qu'une fois son Iritrack installé conformément aux consignes de montage.**

25P6 CAMÉRAS EMBARQUÉES

1) Le Pilote est dans l'obligation d'accepter le montage et la pose de caméras type GoPro sur sa Machine dont les caractéristiques sont les suivantes :

- Dimensions : 1.6" x 2.4" x 1.2" (42 x 60 x 30 mm)
- Poids : 179g batterie et caisson inclus.

2) Les caméras seront installées sur les Machines par l'intermédiaire de ventouses ou tout autre système sans en modifier les paramètres de sécurité.

Pour les GoPro positionnées sur l'équipement du Pilote (casque, plastron, etc.), son installation sera à la libre appréciation du Pilote.

Ces systèmes seront installés temporairement sur les Machines en fonction des nécessités de l'Organisation. Tout refus de s'équiper entraînera un refus de départ.

3) Le Pilote déclenchera la caméra selon les informations fournies par le technicien qui l'aura installé. La caméra devra être en fonctionnement et rester connectée en permanence, alimentation et antenne branchées, pendant toute la durée de l'Étape.

4) Tout incident, du fait du Pilote (perte, destruction, mise hors tension, etc.) et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera une pénalisation à la discrétion du Jury International.

26P RECONNAISSANCES ET OUVERTURE DU PARCOURS

26P1 RECONNAISSANCES

1) L'équipage de reconnaissance de l'Organisateur vérifiera que le parcours est accessible à tous les Véhicules de Course.

2) L'équipe de reconnaissance sera composée de personnes justifiant d'une expérience significative des Rallyes Tout Terrain.

26P2 OUVERTURE DU PARCOURS

L'Organisateur se charge de mettre en place une équipe, dont la mission est de vérifier l'intégralité du parcours, quelques jours avant le passage de la Course, sous sa responsabilité.
Les véhicules d'ouverture seront équipés conformément au "Cahier des Charges relatif aux reconnaissances et à l'ouverture des parcours" de la FIA.

27P ASSISTANCE ET RAVITAILLEMENTS

27P1 GÉNÉRALITÉS

1) Pendant les Secteurs Sélectifs, aucune assistance à l'exception de celle expressément autorisée dans le présent Règlement n'est autorisée (sauf entre Pilotes / Concurrents encore en Course).

2) L'assistance dans les Secteurs Sélectifs est strictement interdite par les véhicules inscrits dans la catégorie Assistance.
Pendant toute la durée du Rallye, l'assistance effectuée par le seul personnel d'assistance n'est autorisée que sur les tronçons communs à la Course et aux Véhicules d'Assistance.

3) Les équipes d'assistance doivent respecter intégralement les itinéraires des Secteurs de Liaison et les aires d'assistance telles que détaillés dans les Road Books mis à leur disposition par l'Organisateur.

4) Toute infraction à la Réglementation sur l'assistance entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification. Tout Pilote assisté sera solidairement responsable de son Assistance (Véhicule(s) & personne(s)).

5) Un Pilote / Concurrent pourra être temporairement ou définitivement privé de son véhicule d'Assistance et du matériel qu'il transporte, selon la gravité des infractions commises par celui-ci.

27P2 ÉTAPE MARATHON MOTO - QUAD

1) L'assistance est autorisée UNIQUEMENT entre Pilotes Moto - Quad encore en Course.
Aucune assistance extérieure n'est autorisée.

2) Le Pilote et/ou la Machine ne sont pas autorisés à sortir de l'enceinte du Bivouac / parc de travail défini par l'Organisation.

3) Le changement de moteur entre Pilotes est autorisé après avoir prévenu le Responsable Technique présent. Les pénalités seront appliquées aux deux Pilotes.

4) La demande de repositionnement n'est pas permise le premier jour d'une Etape Marathon.

5) Marquage des roues

Le pilote ou son Assistance devra amener les roues / pneus dans la zone proche du Safety Center le jour précédent l'étape Marathon pour les faire marquer par les Officiels. Un endroit dédié sera défini et communiqué par l'Organisateur la veille du marquage, et annoncé lors du Briefing.

- Un temps maximum de 3 heures sera attribué à partir de l'entrée au Bivouac le soir précédent l'étape Marathon. Le marquage commencera à 15h15 et finira à 22h30.
- Tout Pilote arrivant au Bivouac avant 21h00 pourra faire marquer ses roues / pneus jusqu'à 22h30.
- Tout Pilote arrivant au Bivouac après 21h00 pourra faire marquer ses roues / pneus jusqu'à 04h30.
- Dans le cas où l'étape Marathon suit la journée de repos, le marquage sera possible de 11h00 à 13h00 le jour de la journée de repos.

Le non-respect des horaires entrainera une pénalisation de 200€.

En aucun cas, les roues / pneus ne peuvent être remplacés par des pneus non marqués durant les deux journées d'une Étape Marathon.

En cas de non-respect, les pénalités pour « assistance interdite » seront appliquées.

6) Seules les pénalités sportives seront appliquées le soir de la première journée d'une Etape Marathon. Les autres pénalités encourues pour l'Étape Marathon seront appliquées à la fin de l'Etape Marathon.

7) L'Organisation mettra un camion atelier à disposition avec accès à : l'air, l'eau, des outils de base, comprenant notamment : des jeux de tournevis, de clefs, pinces, scies, masses, ainsi que différents postes à souder. Seront également disponibles sur demande de l'huile moteur, de l'huile de fourche et du dégrippant.

8) A l'occasion de l'étape ou des étape(s) Marathon, un ou plusieurs groupe(s) restreint de photographes et/ou de cameramen dûment accrédités et sélectionnés par l'Organisateur pourront être autorisés à pénétrer dans l'enceinte du Bivouac / parc de travail, sous contrôle des Officiels.

27P3 ASSISTANCE AUTORISÉE

1) Seuls les véhicules d'Assistance et les personnes régulièrement engagés en Course ou en Assistance sont autorisés à transporter du matériel d'assistance dans les limites de poids imposées par la Convention Internationale de la Circulation Routière.

2) L'assistance est autorisée :

a) Sur le tracé d'un Secteur Sélectif

Par l'équipage d'une voiture, par le Pilote d'une Machine (Moto - Quad) ou d'un Camion régulièrement engagé et encore en Course.
Par les véhicules de la catégorie Assistance, après la fermeture du contrôle d'arrivée de ce Secteur Sélectif et après en avoir informé l'Organisation.

b) Sur le parcours d'un Secteur de Liaison

Par l'équipage d'une voiture, par le Pilote d'une Machine (Moto - Quad) ou d'un Camion régulièrement engagé et encore en Course.
Par les véhicules de la catégorie Assistance quand les véhicules d'Assistance ont un itinéraire commun à celui de la course. **Le ravitaillement en essence ou diesel est interdit à partir d'un véhicule d'Assistance.**

c) Entre l'arrivée d'une Étape et le départ de l'Étape suivante (au Bivouac)

Par l'équipage d'une voiture, par le Pilote d'une Machine (Moto - Quad) ou d'un Camion régulièrement engagé et encore en Course, par les véhicules de la catégorie Assistance.
Il est autorisé pour les personnes inscrites en Assistance de ressortir librement les Machines de course du Bivouac pour effectuer le ravitaillement en carburant, le lavage ou pour faire des tests (l'Iritrack doit être allumé) dans un rayon de 30 km du Bivouac.

d) Au Bivouac, après le Départ d'un Secteur Sélectif

Une fois qu'une Machine a pris le Départ d'un Secteur Sélectif, l'assistance au Bivouac (dans les conditions décrites au point c) est autorisée si le retour du Pilote avec sa Machine au Bivouac ne s'effectue pas par la prise en sens inverse de l'itinéraire du Rallye.
Sur piste unique, tout retour est interdit, sous peine de Disqualification.
En cas de hors-piste, pour des raisons de sécurité et afin de ne pas être à contresens, le Pilote devra s'écarter des traces pour retourner au Bivouac, sans encourir de pénalité.

e) Dans les zones autorisées

Des zones d'assistance pourront être autorisées et figureront dans les Road Books Course et Assistance.

3) Journée de repos

Lors de la journée de repos, **SEULE l'importation temporaire de PNEUS est autorisée**. Le Pilote doit faire parvenir la liste détaillée au Service Concurrents **avant le 1er décembre 2015**.

La livraison doit être effectuée dans un endroit autre que le Bivouac.
En aucun cas, cette importation ne pourra modifier la Packing List originale du ou des Véhicule(s) du Pilote / Concurrent ou de tout autre Véhicule inscrit.
De ce fait, les pneus usagés devront être réexpédiés et ne pourront pas rester ou être vendus sur le territoire argentin.

En cas de non-respect de cet Article, le Pilote et son Team se verront refuser leur engagement à l'Épreuve pendant 5 ans.

27P4 PÉNALISATIONS POUR ASSISTANCE INTERDITE

1) Une équipe mise en place par l'Organisateur sur l'itinéraire et au Bivouac sera intégralement dédiée aux contrôles de toute forme d'assistance interdite.

2) L'assistance par une personne ou un véhicule non accrédité entraînera les pénalisations suivantes :

- 1ère infraction **: obligation pour les personnes et/ou les véhicules concernées de s'accréditer (avec un supplément de 50% des droits d'engagement) auprès de l'Organisateur ou de quitter l'itinéraire du Rallye.**

  Pénalités appliquées pour le Pilote concerné :
  - **Pénalités pouvant aller jusqu'à 6 heures à la discrétion du Jury International sur un secteur Sélectif ;**

- **Pénalités pouvant aller jusqu'à 3 heures à la discrétion du Jury International sur un Secteur de Liaison.**

- Récidive **: Mise hors course du Pilote dans tous les cas.**

3) L'assistance non autorisée par une personne et/ou un véhicule inscrit en catégorie Assistance et toute présence d'une Assistance sur un Secteur de Liaison, un départ ou une arrivée de Secteur Sélectif si ceux-ci ne figurent pas sur le parcours Assistance entrainera les pénalités suivantes :

- 1ère infraction **: Pénalités appliquées pour le Pilote concerné :**
  - **Pénalités pouvant aller jusqu'à 6 heures à la discrétion du Jury International sur un Secteur Sélectif ;**
  - **Pénalités pouvant aller jusqu'à 3 heures à la discrétion du Jury International sur un Secteur de Liaison.**

- Récidive **: Mise hors course du Pilote et de son Assistance dans tous les cas.**

4) Tout dépôt ou largage de matériel dans une Étape entraîneront des **pénalités allant de 6 heures à la Disqualification.**

5) Toute assistance à l'extérieur du Bivouac ou dans un lieu clos (dans ou à l'extérieur du Bivouac) entraînera des pénalités allant de 6 heures à la Disqualification. Toute récidive entraînera la Disqualification. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos.

6) Le panneautage ou la transmission d'informations par quelque moyen que ce soit seront sanctionnés par une pénalité de 3 heures + 500€ par infraction, pour le Pilote concerné.

7) La présence de tout moyen de locomotion (auto, moto, quad, camion, avion, hélicoptère, etc.) effectuant le parcours du Rallye le même jour ou à quelques jours d'avance, ainsi que le survol prolongé de véhicules avec des moyens officiels ou non, embarquant à leur bord un membre ayant un lien quelconque avec les Pilotes encore en Course entraîneront la Disqualification immédiate de tous les participants ayant un lien avec un de ces moyens.

8) Toute assistance aérienne non gérée par l'Organisation entraînera des pénalités allant de 6 heures à la Disqualification. Toute récidive entraînera la Disqualification.

Par assistance aérienne, il faut considérer toute présence sur une Étape d'un aéronef ayant à son bord au-moins une personne ayant un lien quelconque avec le Pilote d'une Machine en course et tout transport du matériel d'assistance (outils, groupes électrogènes, éclairages, compresseurs, etc.) dans des avions privés ou affrétés par l'Organisation.

27P5 TEAM MANAGER DAKAR

L'Organisateur est seul habilité à accepter, ou pas, la demande d'accréditation d'une personne en tant que Team Manager Dakar.

Se référer à la définition du « Team Manager Dakar » à l'Article 3P36. Cette accréditation est nominative et non transmissible.

a) Le Team Manager Dakar a le devoir d'assister au Briefing spécifique Team Manager Dakar organisé pendant les Vérifications Administratives *(heure et lieu communiqués en décembre)* ainsi qu'au Briefing général du 2 janvier 2016 à 10h00 à Buenos Aires sur le site de Tecnópolis. Il doit également assister au Briefing quotidien au Bivouac.

b) En aucun cas, cette accréditation n'aura de valeur sportive tel que définie par les règlements FIM.

c) Le Team Manager Dakar est autorisé à se rendre sur les Arrivées de Secteurs Sélectifs, lorsque celles-ci sont situées sur les itinéraires Assistance ou à moins de 50 km du Bivouac. Aucune intervention mécanique sur la Machine n'est autorisée. Aucune remise de matériel (outils, pièces, etc.) n'est autorisée.

Il devra lors de sa demande d'accréditation, déclarer par écrit au Service Sportif de l'Organisation le nombre et le type de véhicule utilisé ainsi que leur numéro en catégorie Course et/ou en Assistance.

d) À aucun moment il ne pourra se trouver sur l'itinéraire d'un Secteur Sélectif, sauf autorisation particulière du Directeur de Course.
En cas d'infraction, le(s) Pilote(s) assisté(s) se verra / verront infliger une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

e) Lors des Vérifications Administratives, au stand des Officiels Moto, le Team Manager Dakar devra approuver et signer la liste des Pilotes, Machines et Véhicules de la catégorie Course et/ou Assistance qui sont engagés sous sa responsabilité auprès de l'Organisation et la remettre au Directeur de Course afin de se voir remettre son accréditation.

27P6 AVION TEAM

Un Team pourra bénéficier, dans la mesure des places disponibles, et du paiement des droits d'engagement, d'un transport par avion de l'Organisation.

Un membre d'un Team voyageant dans l'avion n'est pas autorisé à transporter des outils et des pièces détachées. En cas d'infraction, le(s) Pilote(s) assisté(s) se verra / verront infliger une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

Au sein d'un même team, il sera possible d'engager une à plusieurs personnes pour une place de Team Avion, qui pourront éventuellement alterner leur place entre l'avion Team et le véhicule d'Assistance. Aucun changement de nom ne sera possible en cours d'Épreuve, sauf cas de force majeure dûment constaté et jugé par l'Organisateur.

Les inscriptions se feront sur invitation après réception des demandes qui devront parvenir au Service Concurrents **avant le 1er octobre 2015**. Elles devront être envoyées à :

Service Concurrents Dakar
Tél : +33 (0)1.41.33.14.60 Fax : +33 (0)1.41.33.14.69
E-mail : concurrents@dakar.com

27P7 CARBURANT – RAVITAILLEMENT - AUTONOMIE

1) Carburant

a) Les Pilotes devront utiliser du « carburant commercial », c'est-à-dire fabriqué par une compagnie pétrolière, vendu dans le réseau commercial autoroutier. Ces carburants pourront donc être utilisés jusqu'à un indice d'octane maximum de 98, sans autre adjonction que celle d'un produit lubrifiant de vente usuelle, n'augmentant pas l'indice d'octane. En tant que comburant, seul l'air peut être mélangé au carburant.

b) Le carburant mis à disposition par l'Organisation présente les indices d'octane suivants :

- En Bolivie :
  - Afin d'assurer un carburant de qualité, l'Organisation mettra en place des stations mobiles. Les modalités du ravitaillement seront communiquées par Additif
- En Argentine :
  - En station : 98
  - En fûts : 98

Seules les stations mentionnées par l'Organisation au Road Book garantissent les taux d'octane ci-dessus précisés.

c) L'utilisation de carburants spéciaux est strictement interdite sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la Disqualification. Des contrôles seront effectués.

2) Autonomie

Chaque Pilote est responsable du calcul de son autonomie**. Il ne peut, en aucun cas, se retourner contre l'Organisation si sa Machine ne parvenait pas à couvrir la distance minimale de 250 km, quelle que soit la nature du terrain.**
Par sécurité, une autonomie supplémentaire de 10% est indispensable, soit 275 km.

3) Ravitaillement en essence en Secteur Sélectif

La responsabilité du ravitaillement incombe au seul Pilote.

Chaque ravitaillement en cours de Secteur Sélectif fera l'objet d'une Neutralisation de 15 minutes. Le ravitaillement en carburant doit être effectué moteur arrêté.

Chaque ravitaillement sera précédé d'un CP. Après avoir donné sa Fiche de Pointage, chaque Pilote devra avancer sa Machine jusqu'au camion de ravitaillement.
Le carburant sera distribué dans l'ordre d'arrivée au CP.

Après avoir été ravitaillé, le Pilote se présentera lui-même au Contrôle de Neutralisation, il récupèrera sa Fiche de Pointage, un nouveau départ lui sera donné à l'issue de la Neutralisation.

Toute aide extérieure sur la Machine est interdite pendant le ravitaillement, sous peine de pénalités à la discrétion du Jury International. Seule l'aide entre Pilotes Moto - Quad en Course est autorisée.

Le forfait pour le carburant mis à disposition par l'Organisateur est inclus dans le prix de l'engagement. Il comprend les ravitaillements en fûts de Sans Plomb 95 en Secteur Sélectif (Article 27P7.3) et au Bivouac (Article 27P7.4).

4) Ravitaillement en essence en Secteur de Liaison et au Bivouac

a) Sur les Secteurs de Liaison et dans les villes Étapes (au Bivouac) où des stations peuvent fournir du Super 95 ou 98, il appartiendra aux Pilotes de s'approvisionner en carburant à leurs frais. Il est fortement recommandé de s'approvisionner dans les stations choisies par l'Organisation figurant dans les Road Books.

b) Lorsqu'il n'y a pas de station à proximité du Bivouac, l'Organisateur mettra en place du carburant au Bivouac, qui sera livré en fûts. Ce carburant est inclus dans le forfait Machine / Véhicule.

5) Zone de ravitaillement essence au Bivouac

Pour des raisons de sécurité et environnementale, les Machines doivent être impérativement ravitaillées dans la zone spécifique de ravitaillement prévue au Bivouac avec les moyens mis en place par l'Organisation. Le non-respect de cet Article entrainera la mise hors course.

28P ASSURANCES

28P1 ASSISTANCE / RAPATRIEMENT

L'Organisateur confie la mise en œuvre des prestations d'assistance/rapatriement ci-après définies à MUTUAIDE, filiale de Groupama, en cas :

- **d'atteinte corporelle entraînant l'impossibilité, prononcée par un médecin de l'équipe médicale du Rallye, de poursuivre la compétition ;**
- **de décès ;**
- **d'hospitalisation ou de décès d'un membre de leur famille ;**
- **de poursuites judiciaires ;**
- **de traumatisme psychologique.**

1) DEFINITIONS

a) Assisteur

MUTUAIDE ASSISTANCE, ci-après dénommée MUTUAIDE, Société Anonyme au capital de 9.590.040 € entièrement versé, dont le siège social est situé au 8/14 avenue des Frères Lumière – 94368 Bry sur Marne Cedex – Entreprise régie par le Code des Assurances – sous le contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudentiel située 61 rue Taitbout – 75009 Paris – 383 974 086 RCS Créteil

b) Bénéficiaires

- les Pilotes/Concurrents et leurs assistances ;
- les membres de l'Organisation, ses prestataires et leurs préposés, ses partenaires et leurs préposés ;
- les Officiels de l'Épreuve ;
- les journalistes et membres des médias ;
- les invités de l'Organisateur, ceux de ses partenaires et toute personne participant à un voyage organisé par V.S.O.

c) Champ d'application

Les garanties sont accordées sur le trajet du **Rallye Dakar 2016, du premier jour des Vérifications à Tecnópolis le 1er janvier 2016 jusqu'au 18 janvier 2016 à midi à Rosario**, pour les Pilotes / Concurrents et leurs assistances.

Pendant cette durée, les Pilotes/Concurrents mis hors course ou ayant abandonné continuent à être garantis en Bolivie et en Argentine à condition qu'ils continuent à suivre le Rallye ou qu'ils rejoignent Rosario ou le port d'embarquement en Argentine par le trajet le plus direct depuis leur lieu d'abandon.

d) Domicile

Le lieu de résidence habituel du Bénéficiaire. En cas de litige, l'adresse fiscale constituera le domicile.

e) Europe

Pays de l'Union Européenne
Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Roumanie, Royaume Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande, Slovaquie, Slovénie, Suède.

f) Amérique du Sud

Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Equateur, Guyana, Guyane française, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay, Venezuela.

g) Famille

Le conjoint non séparé de corps ou de fait, le concubin notoire ou ayant conclu un PACS en cours de validité, les enfants, les ascendants directs.

h) Atteinte corporelle

Toute altération de la santé, consécutive à un accident ou à une maladie soudaine et/ou imprévisible.

2) LES GARANTIES

RAPPEL

En cas d'atteinte corporelle, l'équipe médicale du Rallye déclenche et organise le transport du Bénéficiaire du lieu de l'accident au Bivouac du Rallye ou à l'unité médicale appropriée la plus proche, avec les moyens terrestres et/ou aériens du Rallye.

MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DES GARANTIES

À partir du Bivouac ou de l'unité médicale dans laquelle le Bénéficiaire a été transporté par les moyens de l'Organisation, le Directeur Médical de MUTUAIDE, en liaison avec les équipes médicales du Rallye, **décide sur le seul fondement de la nécessité médicale et du respect des règlements sanitaires** en vigueur :

Pour un Bénéficiaire résidant ou domicilié dans un pays d'Amérique du Sud ou en Europe (cf. pays désignés ci-dessus) :

- **soit d'hospitaliser le Bénéficiaire dans un centre de soins de proximité avant, le cas échéant, si son état médical le nécessite, d'envisager son retour vers une structure proche de son domicile ou à son domicile ;**

- **soit, si le Bénéficiaire est dans l'incapacité physique de voyager par ses propres moyens, de déclencher et d'organiser le transport du Bénéficiaire vers son lieu de domicile ou vers un service hospitalier approprié proche de son lieu de domicile.**

Pour un Bénéficiaire résidant ou domicilié hors d'Amérique du Sud ou hors d'Europe :
- **soit d'hospitaliser le Bénéficiaire dans un centre de soins de proximité avant, le cas échéant, si son état médical le nécessite, d'envisager son retour vers une structure européenne ;**
- **soit, si le Bénéficiaire est dans l'incapacité physique de voyager par ses propres moyens, de déclencher et d'organiser le transport du Bénéficiaire vers une ville européenne ou vers un service hospitalier européen approprié.**

Néanmoins, toute demande de rapatriement direct dans un pays situé hors d'Amérique du Sud ou d'Europe sera étudiée au cas par cas sur place avec le Directeur Médical de MUTUAIDE.

Si nécessaire, MUTUAIDE effectuera les démarches de recherche de place dans un service médical adapté.
Les informations du médecin traitant habituel, souvent importantes, peuvent aider l'équipe médicale du Rallye à prendre la décision qui paraît la plus opportune.

Il est, à cet égard, expressément convenu que la décision finale à mettre en œuvre dans l'intérêt médical du Bénéficiaire appartient en dernier ressort au Directeur Médical de MUTUAIDE.
Le choix final du lieu d'hospitalisation, de la date, de la nécessité d'un accompagnement du Bénéficiaire et des moyens utilisés, relèvent exclusivement de considérations d'ordre médical.
Par ailleurs, dans le cas où le Bénéficiaire refuse de suivre la décision considérée comme la plus opportune par ledit Directeur Médical, il décharge expressément MUTUAIDE de toute responsabilité, notamment en cas de retour par ses propres moyens ou encore en cas d'aggravation de son état de santé. Il ne pourrait alors prétendre à aucun remboursement des frais ainsi occasionnés.

Extension de la prestation : **aide à l'organisation du trajet retour**
Les Bénéficiaires dont l'état de santé ne justifie pas un rapatriement sanitaire dans les conditions décrites ci-dessus peuvent toutefois bénéficier, sur simple demande, d'une aide logistique (sans prise en charge financière par MUTUAIDE) pour l'organisation de leur transfert entre leur point d'abandon du Rallye et Rosario / Buenos Aires.

a) Transfert et/ou rapatriement du Bénéficiaire

Si l'état de santé du Bénéficiaire conduit, dans les conditions indiquées ci-dessus, le Directeur Médical de MUTUAIDE, en accord avec l'équipe médicale du Rallye, à décider de son transfert ou rapatriement, MUTUAIDE prend en charge le transport.

Ce transport a lieu par tout moyen approprié (véhicule sanitaire léger, ambulance, avion de ligne régulière, avion sanitaire, etc.), si nécessaire sous surveillance médicale.
Seuls l'intérêt médical du Bénéficiaire et le respect des règlements sanitaires en vigueur sont pris en considération pour le choix du moyen utilisé pour ce transport.

IMPORTANT : Cette prestation n'est jamais mise en œuvre pour des affections ou lésions bénignes qui peuvent être traitées sur place et qui n'empêchent pas le Bénéficiaire de poursuivre le Rallye ou de se rendre à Rosario par ses propres moyens (à l'exception, dans quelques cas, sur décision du Directeur Médical du Rallye, des « Frais médicaux »).
Nota : L'obligation d'arrêter le Rallye ne conduit pas de façon systématique à la prise en charge d'un rapatriement.

ATTENTION : Le rapatriement du Bénéficiaire résidant ou domicilié hors d'Amérique du Sud ou hors d'Europe étant à sa charge à partir de l'Europe vers son pays de domiciliation ou de résidence, il lui est fortement conseillé de détenir un titre de transport et/ou une assurance spécifique et de vérifier auprès de son assureur les garanties dont il est bénéficiaire.

b) Frais médicaux (dont frais d'hospitalisation) engagés sur le Rallye Dakar 2016

Lorsqu'ils ont été engagés avec l'accord préalable de son Directeur Médical et avant tout éventuel rapatriement, MUTUAIDE prend en charge jusqu'à 4 500€ TTC par Bénéficiaire, les honoraires médicaux, les frais de médicaments prescrits par un médecin ou un chirurgien, les frais d'hospitalisation décidés par l'équipe médicale.

Sont exclus tous les frais médicaux, de médicaments ou d'hospitalisations, engagés postérieurement à un éventuel rapatriement ou au retour du Bénéficiaire à son domicile ou dans une structure proche de son domicile.

Le Bénéficiaire s'engage à entreprendre auprès des organismes d'assurance maladie auxquels il est affilié tout recours nécessaire visant à obtenir le remboursement de tout ou partie des frais médicaux et d'hospitalisation et à en restituer le montant à MUTUAIDE.

IMPORTANT : les frais médicaux au-delà de 4 500€ étant à la charge du Bénéficiaire, il lui est très fortement recommandé de détenir sa propre assurance médicale spécifique et de vérifier auprès de son assureur les garanties dont il est bénéficiaire, notamment du fait de sa participation à une compétition.
Cette garantie «Frais Médicaux» (qui assure le remboursement des frais médicaux et d'hospitalisation résultant d'un accident survenu lors du Rallye et engagés hors du pays de domicile) peut être souscrite, par correspondance ou lors des Vérifications Administratives, auprès du Département Sport Evénements de Gras Savoye dont les coordonnées, les offres et le lien internet figurent sur le site du Rallye www.dakar.com

L'adhésion à une assurance « Frais Médicaux » est facultative mais très fortement conseillée ; elle peut être couplée avec une Assurance Individuelle Accidents tout aussi nécessaire. Afin de faciliter la mise en œuvre de la garantie, les coordonnées de l'assureur seront recueillies par l'équipe médicale lors de l'enregistrement des Pilotes / Concurrents.

Extension de la prestation : avance de frais d'hospitalisation
Si un Bénéficiaire n'est pas en mesure de régler des frais médicaux au-delà de 4 500€, MUTUAIDE peut consentir une avance de fonds.
Elle s'effectue contre un chèque de garantie libellé à l'ordre de MUTUAIDE ASSISTANCE ou une reconnaissance de dette signée par le Bénéficiaire ou un représentant légal désigné par lui.
Dans tous les cas, les sommes avancées sont remboursables dans les soixante (60) jours qui suivent la date de mise à disposition des fonds.
À défaut de paiement, MUTUAIDE se réserve le droit d'engager toutes actions de recouvrement utiles à l'encontre du Bénéficiaire.
Cette extension de la prestation ne s'applique pas aux Bénéficiaires boliviens en Bolivie et argentins en Argentine.

c) Rapatriement de corps

Si un Bénéficiaire décède au cours du Rallye Dakar 2016, MUTUAIDE prend en charge :
- les frais de transport du corps jusqu'au lieu des obsèques, proche de son domicile ;
- les frais liés aux soins de conservation imposés par la législation applicable ;
- les frais directement nécessités par le transport du corps.

Tous les autres frais restent à la charge de la famille du Bénéficiaire.
Le choix des sociétés intervenant dans le processus du rapatriement est du ressort exclusif de MUTUAIDE.

Si la présence d'un ayant droit est expressément requise par les autorités locales pour effectuer les démarches nécessaires au rapatriement, MUTUAIDE organise et prend en charge le transport aller et retour de celui-ci, ainsi que ses frais de séjour à concurrence de 500€ TTC.

d) Visite d'un proche

Si l'état de santé du Bénéficiaire nécessite une hospitalisation d'une durée supérieure à cinq (5) jours avant son rapatriement, MUTUAIDE organise et prend en charge le transport aller et retour d'une personne désignée par le Bénéficiaire et domiciliée dans le même pays que lui, pour se rendre à son chevet.
MUTUAIDE organise et prend également en charge les frais d'hébergement de cette personne, à concurrence de 100€ TTC par nuit, jusqu'à la date du rapatriement.

Le plafond de prise en charge de la garantie « visite d'un proche » (transport + hébergement) est de 4 000€ TTC. Les frais de restauration restent à la charge de cette personne.

e) Retour anticipé

Si un Bénéficiaire est contraint d'interrompre sa participation au Rallye à la suite de l'hospitalisation imprévue d'une durée minimum de cinq (5) jours, ou du décès, d'un membre de sa famille, MUTUAIDE organise et prend en charge le retour du Bénéficiaire jusqu'à son domicile.

f) Assistance défense

Si un Bénéficiaire fait l'objet de poursuites judiciaires ou est incarcéré pour non-respect ou violation involontaire des lois et règlements locaux :

- MUTUAIDE fait l'avance de la caution pénale exigée par les autorités locales pour permettre sa mise en liberté provisoire, à concurrence de 15 000€ TTC.
  Elle s'effectue contre un chèque de garantie libellé à l'ordre de MUTUAIDE ASSISTANCE ou une reconnaissance de dette signée par le Bénéficiaire ou un représentant légal désigné par lui. Dans tous les cas, les sommes avancées sont remboursables dans les soixante (60) jours qui suivent la date de mise à disposition des fonds.
  À défaut de paiement, MUTUAIDE se réserve le droit d'engager toutes actions de recouvrement utiles à l'encontre du Bénéficiaire.
- MUTUAIDE peut également l'aider à désigner un défenseur et prendre en charge ses honoraires à concurrence de 4 000€ TTC.

g) Chauffeur de remplacement

Si à la suite d'un accident corporel ou d'une maladie affectant le Bénéficiaire, aucun des autres Bénéficiaires (copilote, Équipage d'assistance) n'est en mesure de le remplacer pour conduire, MUTUAIDE met à disposition et prend en charge un chauffeur de remplacement pour ramener le véhicule jusqu'à Rosario ou au port d'embarquement en Argentine, par l'itinéraire le plus direct, à condition que l'état du véhicule soit conforme aux normes du contrôle technique.

Les frais de retour du véhicule (péages, carburant) ainsi que les éventuels frais d'hôtel et de restauration restent à la charge du Bénéficiaire.

h) Soutien psychologique

Si à la suite d'un sinistre impliquant des dommages corporels, le Bénéficiaire subit un traumatisme psychologique, il peut bénéficier d'une assistance psychologique d'urgence.
Pour que cette prestation soit assurée, il doit prendre contact avec MUTUAIDE dans un délai maximal de trente jours suivant l'événement traumatisant et communiquer les coordonnées de son médecin traitant.
Dès réception de l'appel, MUTUAIDE met tout en œuvre, sous réserve que l'état de santé du Bénéficiaire le permette et après avis du médecin de MUTUAIDE, pour organiser une assistance psychologique d'urgence.
Cette assistance est réalisée par un psychologue et comprend l'organisation et la prise en charge de trois consultations par téléphone.

Dans tous les cas, la décision d'assistance psychologique d'urgence appartient exclusivement au Directeur Médical de MUTUAIDE, éventuellement après contact et accord du médecin traitant.
Cette prestation est délivrée dans les langues suivantes : Français, Anglais, Espagnol.

3) EXCLUSIONS

a) Aucune prestation d'assistance/rapatriement ci-dessus exposée ne sera mise en œuvre pour des affections ou lésions bénignes qui peuvent être traitées sur place ou pour une atteinte corporelle qui n'empêche pas le Bénéficiaire de poursuivre le Rallye ou de se rendre à Rosario par ses propres moyens (à l'exception, dans quelques cas, sur décision du Directeur Médical du Rallye, des « Frais médicaux »).
Nota : L'obligation d'arrêter le Rallye ne conduit pas de façon systématique à la prise en charge d'un rapatriement.

b) Aucune prestation d'assistance ne sera mise en œuvre pour une atteinte corporelle ou un décès résultant :

- d'un acte intentionnel ou dolosif de la part du Bénéficiaire ;
- de la participation à des paris, rixes, bagarres ;
- d'états pathologiques ne relevant pas de l'urgence ;
- de maladies nerveuses, de dépressions nerveuses, de maladies mentales ;

- de l'usage par le Bénéficiaire de médicaments, drogues, stupéfiants, tranquillisants et/ou produits assimilés non prescrits médicalement, et ses conséquences ;
- d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans le sang d'un taux d'alcool pur, égal ou supérieur à celui fixé par la loi régissant la circulation automobile française en vigueur a la date de l'accident, et ses conséquences ;
- d'un suicide ou d'une tentative de suicide et ses conséquences.

c) Ne sont jamais pris en charge :

- les frais médicaux ou d'hospitalisation engagés postérieurement au rapatriement ;
- les frais médicaux engagés sans l'accord préalable du Directeur Médical du Rallye ;
- les frais d'appareillages médicaux, d'orthèses et de prothèses ;
- les frais de cure de toute nature ;
- les soins à caractère esthétique ;
- les frais de rééducation, kinésithérapie, chiropraxie ;
- les frais d'achat de vaccins et les frais de vaccination ;
- les frais de services médicaux ou paramédicaux et d'achat de produits dont le caractère thérapeutique n'est pas reconnu par la législation française ;
- les frais de cercueil définitif ;
- les frais de douane.

Un document reprenant les prestations décrites ci-dessus sera remis aux participants lors des Vérifications Administratives.

28P2 RESPONSABILITÉ CIVILE

L'Organisateur a souscrit auprès de Axa France une police d'Assurance Responsabilité Civile spécifique aux manifestations sportives avec véhicules terrestres à moteur, conformément à la législation en vigueur.

Les droits d'engagement comprennent la prime d'assurance garantissant la Responsabilité Civile automobile du Concurrent à l'égard des tiers, dans la limite des montants suivants par sinistre :

- **2 500 000€ pour les dommages matériels** ;
- **13 100 000€ pour les dommages corporels** ;
- **ou minima en vigueur dans les pays traversés.**

Ledit contrat a ainsi pour objet de garantir, en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenu au cours du Rallye, les conséquences pécuniaires de la Responsabilité Civile pouvant incomber :

- **aux Concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux tiers, aux agents de l'État ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre, à l'organisation ou au contrôle du Rallye ;**
- **aux Concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux autres Concurrents lors des Secteurs de Liaisons mais, lors des Secteurs Sélectifs, uniquement si la responsabilité d'un d'eux peut être clairement et sans ambiguïté engagée, avérée et prouvée ;**
- **aux Pilotes à l'égard de leurs coéquipiers et passagers du fait d'accidents survenus sur les parties de la voie publique à usage non privative (notamment lors des Secteurs de Liaisons), et au cours des Secteurs Sélectifs uniquement à condition que la responsabilité du Pilote puisse être prouvée.**

Ce contrat d'assurance souscrit par l'Organisateur ne garantit en aucun cas (liste non exhaustive) :

- les accidents occasionnés par des grèves, émeutes ou mouvements populaires, par une guerre civile ou étrangère ;
- la responsabilité d'un assuré du fait d'un accident résultant de sa faute intentionnelle ou dolosive ;
- la responsabilité d'un assuré en raison des dommages subis par les biens dont il est propriétaire, locataire, dépositaire ou gardien ;
- l'amende ;
- le vol des véhicules, des pièces détachées ou de tout autre bien (ainsi, en cas de vol survenant dans un pays traversé par le Rallye, la responsabilité de l'Organisateur ne pourra être recherchée).

Période de garantie :

- pour les véhicules embarqués sur les ferrys mis en place par l'Organisateur: l'assurance prendra effet au moment de l'entrée des véhicules dans le parc sécurisé au port européen le 19 ou 20 novembre 2015 et expirera lors de la sortie des véhicules du parc sécurisé au port de retour en Europe (au plus tard le 28 février 2016 à 23h59).
- Il est précisé que les traversées maritimes ne sont pas couvertes par cette police.
- pour les autres véhicules (non acheminés par les ferrys proposés par l'Organisateur) : l'assurance prendra effet au moment de l'entrée des véhicules dans l'enceinte des Vérifications à Tecnópolis (Argentine), soit à partir du 31 décembre 2015, et expirera après le podium d'arrivée à Rosario (Argentine), soit au plus tard le 16 janvier 2016 à 23h59.

Les véhicules amenés à circuler en Bolivie et en Argentine en dehors de ces périodes de garantie doivent obligatoirement être assurés localement par leur propriétaire.

Attention :

- Tous les véhicules n'embarquant pas sur les ferrys mis en place par l'Organisateur doivent donc souscrire des assurances pour ces pays.

- Cette assurance couvre la Responsabilité Civile des véhicules lors de leur participation au Rallye, dans la limite du trajet officiel (Secteurs Sélectifs et Secteurs de Liaisons) du Rallye, indiqué par l'Organisateur. Les Concurrents amenés à s'écarter de celui-ci (notamment avant les Vérifications ou suite à leur abandon) doivent donc assurer eux-mêmes leur véhicule selon les obligations locales.

- Sont expressément exclus de la couverture tous les essais privés qui seraient réalisés avant l'entrée de la Machine / du Véhicule dans l'espace des Vérifications Techniques à Buenos Aires ; les Concurrents souhaitant en effectuer doivent s'assurer eux-mêmes.

- Sont expressément exclus tous les comportements routiers dangereux (démonstration, show, burn, etc.) pendant tout le Rallye.

Les Véhicules mis hors course ou ayant abandonné continueront à être couverts uniquement à condition qu'ils rejoignent Rosario ou le port d'embarquement en Argentine par la route la plus directe depuis leur lieu d'abandon ou par l'itinéraire de l'Épreuve.

En cas d'accident, le Pilote / Concurrent ou son représentant devra en faire la déclaration par écrit, dans un délai de 24 heures, auprès du Directeur de Course ou du Responsable des Relations Concurrents (ou éventuellement directement au siège de l'Organisateur). Devront y être mentionnées les circonstances de l'accident et les coordonnées des témoins.

Le Pilote / Concurrent s'engage ainsi sur le Rallye Dakar Argentina – Bolivia 2016 en toute connaissance des risques que le déroulement de ce Rallye peut l'amener à courir.

Circulation dans le Bivouac

L'Organisation demande et oblige tous les Concurrents utilisant un type de transport en dehors des Machines et Véhicules inscrits en course : Mini-motos, quads, scooters ou tous autres engins roulants, d'assurer ces Machines / Véhicules contre les éventuels accidents.
Ces Machines / Véhicules doivent être assuré(e)s, même s'ils ne sortent pas du Bivouac.

28P3 ASSURANCE INDIVIDUELLE ACCIDENTS

Le Pilote / Concurrent doit se renseigner auprès de son ASN pour connaître les garanties accordées par sa licence sportive de Pilote. **Il lui est également fortement recommandé de souscrire des assurances complémentaires auprès de l'assureur de son choix.**
Cette Assurance Individuelle Accidents (qui garantit le versement d'un capital en cas de décès ou d'invalidité permanente faisant suite à un accident survenu lors du Rallye) peut être souscrite avant le Rallye auprès du Département Sport Evénements de Gras Savoye dont les coordonnées, les offres et le lien internet figurent sur le site du Rallye www.dakar.com.

Cette offre peut être complétée par une garantie optionnelle «Frais Médicaux» (qui permet le remboursement de frais médicaux et d'hospitalisation engagés hors du pays de domicile et avec l'accord de l'équipe médicale du rallye et résultant d'un accident survenu lors du Rallye).
Comme indiqué ci-dessus, les frais médicaux engagés avec l'accord du Directeur Médical sont pris en charge par MUTUAIDE dans la limite de 4 500€.

L'adhésion à cette Assurance Individuelle Accidents, ainsi que l'option «Frais Médicaux», est facultative mais **très fortement recommandée**.
Elle peut être effectuée dès à présent en ligne, auprès du Département Sport Evénements de Gras Savoye, ou, en dernier recours, lors des Vérifications Administratives à Tecnópolis.
Gras Savoye se tient à la disposition des participants pour toute autre demande formulée avant le 11 Décembre 2015.
Le texte intégral du contrat d'assurance est disponible sur simple demande auprès de Gras Savoye.

29P FICHE DE POINTAGE

1) Au départ de chaque Étape, le Pilote reçoit une Fiche de Pointage sur laquelle figurent respectivement les Temps Impartis et les Temps Maximum Autorisés, pour parcourir chaque Secteur de Liaison et chaque Secteur Sélectif. Cette Fiche de Pointage est rendue au Contrôle Horaire d'Arrivée de chaque Étape et est remplacée par une nouvelle Fiche de Pointage au départ de l'Étape suivante. Le Pilote est seul responsable de sa Fiche de Pointage.

2) Toute rectification ou modification apportée sur la Fiche de Pointage, à moins d'être approuvée par écrit par un contrôleur, entraîne la Disqualification.

3) La présentation de la Fiche de Pointage aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions, demeurent sous l'entière responsabilité du Pilote. Seuls les contrôleurs sont autorisés à inscrire l'heure sur la Fiche de Pointage, manuellement ou au moyen d'un appareil à imprimante.

4) Le Pilote est obligatoirement tenu, sous peine de pénalisations pouvant aller jusqu'à la Disqualification, de faire contrôler son passage à tous les points mentionnés sur leur Fiche de Pointage, et ce dans leur ordre d'énumération. L'absence du visa ou la non remise de la Fiche de Pointage, à n'importe quel contrôle, **entraîne une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.**

5) **Le fait de perdre la Fiche de Contrôle ou de ne pas la prendre au CH de Départ entraînera une pénalité en temps de 5 minutes qui sera appliquée au Classement Général.**

6) Pour une facilité de manipulation et de gain de temps aux CP et CH, la Fiche de Pointage devra être obligatoirement placée dans une pochette avec rabat velcro sur le réservoir ou à défaut sur un emplacement fixe à l'endroit habituel du réservoir principal.
Dans le cas contraire, les Commissaires n'interviendront pas pour chercher la Fiche de Pointage dans une poche ou tout endroit autre que celui défini ci-dessus.

30P ZONES DE CONTRÔLE

1) Tous les contrôles, c'est à dire : Contrôles Horaires, Départ et Arrivée des Secteurs Sélectifs, Contrôles de Passage sont indiqués au moyen d'un double panneautage standardisé.

2) Le commencement de la Zone de Contrôle est indiqué par 2 panneaux avertisseurs à fond jaune. À une distance d'environ 100 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par 2 panneaux à fond rouge. La fin de la Zone de Contrôle, 100 m plus loin environ, est indiquée par 2 panneaux finals à fond beige avec 3 barres noires transversales.

3) La Zone de Contrôle doit être installée de telle manière que le Pilote puisse voir les temps affichés sans entrer dans la zone. La largeur maximale de la zone ne peut excéder 15 m et doit se trouver dans un axe unique sauf les zones de CP.

4) Il est strictement interdit de pénétrer dans et/ou de sortir d'une Zone de Contrôle par une direction autre que celle prévue par le Road Book et/ou de pénétrer à nouveau dans une Zone de Contrôle, lorsque la Fiche de Pointage a déjà été pointée à ce contrôle. Dans ce cas :

- 1ère infraction : **pénalisation de 10 minutes,**
- 1ère récidive : **pénalisation de 1 heure,**
- 2ème récidive : **Disqualification ou Pénalité Forfaitaire quand elle est prévue.**

5) L'heure officielle est l'heure GPS.
L'heure idéale de pointage, est sous la seule responsabilité du Pilote, qui peut consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
L' « Heure Rallye » est l'heure d'Argentine soit GMT-3.

6) Les postes de contrôle commencent à fonctionner 30 minutes avant l'heure idéale de passage du premier Pilote. Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cessent d'opérer 1 heure après l'heure idéale du dernier.
Les Contrôles Horaires (Départ et Arrivée des Secteurs Sélectifs) cessent d'opérer à une heure calculée en tenant compte du ou des Temps Maximum Autorisés précédant ce contrôle pour le dernier Pilote / Concurrent classé.

7) Le Pilote est tenu, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification, de suivre les instructions du chef de poste responsable du contrôle, lequel doit être obligatoirement assisté d'un contrôleur (tous les cas éventuels sont examinés par le Jury International sur rapport écrit du chef de poste).

8) **Une Machine doit se mouvoir par ses propres moyens, la force du démarreur est autorisée.**
Dans le cas contraire, le remorquage et/ou la poussée par un Pilote / Concurrent en Course sont autorisés, de même que par un Véhicule / Équipage d'Assistance, quand la Course et l'Assistance bénéficient du même itinéraire.

31P CONTRÔLES HORAIRES

31P1 GÉNÉRALITÉS

1) Aux Contrôles Horaires, les contrôleurs en poste indiquent sur la Fiche de Pointage l'heure de présentation qui correspond au moment exact où le Pilote présente la Fiche de Pointage au contrôleur. Le pointage de la Fiche de Pointage ne peut être effectué que si le Pilote ainsi que la Machine se trouvent à proximité immédiate de la table de contrôle.

2) La procédure de pointage commence au moment où la Machine franchit le panneau d'entrée dans la Zone de Contrôle Horaire.

3) Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit au Pilote d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente. Un Pilote ne peut rester dans la Zone de Contrôle que pendant le temps nécessaire aux formalités de pointage, aux Vérifications Techniques et aux contrôles GPS.

4) Le Pilote n'encourt aucune pénalité pour une arrivée anticipée si la Machine entre dans la Zone de Contrôle durant la minute qui précède la minute idéale de pointage.

5) Pour les Secteurs de Liaison, l'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le Temps Imparti pour parcourir le Secteur de Liaison à l'heure de départ de ce Secteur. Ces temps sont exprimés en heures et minutes et sont toujours indiqués de 00.01 à 24.00.

6) Pour les Secteurs de Liaison, le Pilote n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation de la Fiche de Pointage au contrôleur correspond au déroulement de la minute idéale de pointage. C'est-à-dire qu'un Pilote devant passer à un contrôle à 18h58' sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18h58'00'' et 18h58'59''.

7) Si le Départ d'un Secteur Sélectif est situé à la fin d'un Secteur de Liaison, le Départ du Secteur Sélectif est identique à l'Arrivée du Secteur de Liaison (Contrôle Horaire jumelé).

8) À un Contrôle Horaire, toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison d'une minute par minute, ou fraction de minute.

9) Pour les Secteurs Sélectifs, les temps d'arrivée sont pris au maximum à la seconde.

10) Aux Contrôles Horaires de fin d'Étape, ainsi qu'aux Parcs Fermés, le Pilote est autorisé à pointer en avance sans encourir de pénalité.

11) Le délai de Disqualification, ou un/des Temps Maximum, peut être modifié à tout moment par décision du Jury International, sur proposition du Directeur de Course. Les Pilotes en sont informés aussitôt que possible. La Disqualification ou la Pénalisation Forfaitaire pour dépassement du Temps Maximum Autorisé ne peut être prononcée qu'en fin d'Étape.

12) Si le Départ d'un Secteur Sélectif coïncide avec le début d'une Étape, l'heure de Départ du Secteur Sélectif est aussi celle de l'Étape.

13) À l'Arrivée d'un Secteur Sélectif, le point stop est jumelé avec un Contrôle Horaire.

14) Si un Contrôle Horaire n'est pas suivi d'un Départ de Secteur Sélectif, l'heure de pointage portée sur la Fiche de Pointage constitue à la fois l'heure d'arrivée à ce Contrôle Horaire et l'heure de départ du nouveau Secteur.

31P2 RETARD AU CH DE DÉPART D'ÉTAPE

Tout retard pour se présenter au départ d'une Étape sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard, jusqu'à 30 minutes après la dernière Moto ou le dernier Quad.
Une nouvelle heure et un nouvel ordre de départ seront donnés au Pilote, à la discrétion du chef de poste.

Est considéré comme document officiel, en remplacement de la feuille de 50 au CH de Départ de Liaison, la feuille d'ordre de départ émise par le chronométrage officiel utilisée par le Chef de Poste pour donner les départs de Liaison chaque matin.
Tout retard y sera reporté (heure / minute) par le Chef de Poste dans la colonne spécifique. Ce document pourra être utilisé par les Officiels en cas de litige.

31P3 RETARD AU CH DE DÉPART D'UN SECTEUR SÉLECTIF

Tout retard pour se présenter au Départ d'un Secteur Sélectif sera pénalisé à raison d'une minute par minute de retard, jusqu'à 30 minutes après la dernière Moto ou le dernier Quad.
Une nouvelle heure et un nouvel ordre de départ seront donnés au Pilote à la discrétion du Chef de Poste.
Si le Départ de l'Étape et/ou du Secteur Sélectif se fait seul sans les Autos – Camions ; alors le délai de mise hors course pour retard au départ sera de 1 heure.

31P4 TEMPS MAXIMUM / TEMPS IMPARTI

1) Secteur de Liaison

Un Temps Imparti est défini pour chaque Secteur de Liaison.
Tout écart sur ce Temps Imparti sera pénalisé d'une minute par minute de retard ou d'avance.
Le pointage en avance est autorisé au CH Secteur de Liaison Arrivée Bivouac.

2) Secteurs Sélectifs

Les Secteurs Sélectifs seront courus en temps réel, avec un Temps Imparti Maximum. Le dépassement de ce Temps Maximum entraînera l'application de la Pénalité Forfaitaire du jour. Si l'Arrivée du Secteur Sélectif est également l'arrivée de l'Étape, les procédures prévues à l'Article 31P5 s'appliqueront.
Les temps d'arrivée seront pris au maximum à la seconde.

3) Timing (itinéraire / horaire)

Les Temps Impartis, les Temps Maximum, les ordres et écarts de départ seront communiqués lors des Vérifications Administratives, ainsi que les heures de fermeture des contrôles (CP et CH) et les Pénalités Forfaitaires.

31P5 DÉPASSEMENT DU TEMPS MAXIMUM AUTORISÉ AU CH D'ARRIVÉE D'ÉTAPE

1) Tout Pilote se présentant au CH d'Arrivée d'Étape au-delà du Temps Maximum Autorisé sera pénalisé d'une minute par minute de retard ou du Temps Maximum + Pénalité Forfaitaire, sur les Étapes où le pointage en temps réel n'est pas possible.

2) Passer une certaine heure définie par la Direction de Course, à son arrivée au Contrôle Horaire Arrivée Bivouac, le Pilote recevra une Fiche de pointage « Arrivée tardive / Late arrival ».
Il devra la faire émarger par le Safety Center, par le service médical et ensuite la remettre au PCO afin d'obtenir le Road Book et les modifications.
Il devra se présenter au CH de Départ de Liaison de l'Etape suivante à l'Officiel Moto présent qui pourra lui autoriser ou lui refuser le Départ.

En aucun cas, le départ ne pourra être donné passé un délai de 30 minutes après le départ de la dernière Moto ou du dernier Quad. Si le Départ de l'Étape et/ou du Secteur Sélectif se fait seul sans les Autos – Camions ; alors le délai sera de 1 heure.

3) Tout Pilote n'arrivant pas à reprendre le départ d'une Étape dans ces conditions sera disqualifié.

31P6 DÉPASSEMENT DU TEMPS MAXIMUM AUTORISÉ À LA JOURNÉE DE REPOS

À l'occasion de la journée de repos, le délai maximum de pointage pour être autorisé à repartir le lendemain est fixé à 18h00. Passée cette heure, tout Pilote arrivant de l'Étape de la veille sera disqualifié.

31P7 INTERVIEWS

1) Arrivée de Secteur Sélectif

Des zones dédiées aux interviews seront installées quotidiennement sur les Arrivées de Secteur Sélectif. Les Pilotes désignés sont tenus de s'y arrêter le temps nécessaire imposé par les personnels de l'Organisation.
Une nouvelle heure de départ Secteur de Liaison sera inscrite sur la fiche des Pilotes concernés à l'issue des interviews.
Toute infraction à cette règle ou incivilité constatée donnera lieu à une **pénalisation de 500€.**
Toute récidive sera jugée par le Jury International.

2) Arrivée de Secteur de Liaison

À leur arrivée au Bivouac, les Pilotes désignés seront tenus de se rendre à la zone interview située à côté du Media Center.
Toute infraction à cette règle ou incivilité constatée donnera lieu à une **pénalisation de 500€.**
Toute récidive sera jugée par le Jury International.

32P CONTRÔLES DE PASSAGE

32P1 GÉNÉRALITÉS

1) Afin de vérifier que le Pilote respecte l'itinéraire du Road Book, des Contrôles de Passage sont implantés à un emplacement significatif mentionné et numéroté du Road Book et notés sur les Fiches de Pointage.

2) La Zone de Contrôle est définie par le double panneautage officiel suivant :
- **a)** 2 panneaux jaunes avec tampon (début de zone),
- **b)** après 100 m environ, 2 panneaux rouges avec tampon (poste de Contrôle de Passage),
- **c)** enfin, 100 m plus loin, 2 panneaux finals beiges à 3 barres noires transversales.

3) L'emplacement de ces Contrôles de Passage doit être visible et signalé au Pilote avec des drapeaux et localisé sur un terrain plutôt plat et dur, sinon, le terrain doit être en pente descendante.

4) L'heure de passage du Pilote, prise à la seconde, devra être notée sur une feuille de pointage par le Chef de Poste.

32P2 HEURE DE FERMETURE DES CONTRÔLES DE PASSAGE

1) L'heure de fermeture des Contrôles de Passage est prononcée en tenant compte :
- de la distance parcourue depuis le départ du Secteur concerné ;
- de la moyenne horaire du Secteur considéré (Sélectif ou Horaire) imposée par le Temps Maximum Autorisé ;
- de l'heure idéale du dernier Pilote/Concurrent majorée de 60 minutes.

2) Cette heure sera mentionnée sur le Timing (itinéraire / horaire) distribué lors des Vérifications Administratives.

32P3 FERMETURE DES CONTRÔLES DE PASSAGE

Après la fermeture d'un Contrôle de Passage, la validation par le GPS du Way Point correspondant sera prise en compte et attestera du respect de l'Itinéraire Officiel par le Pilote.
Dans ce cas, il n'y aura donc pas de pénalité pour CP manquant.

33P SECTEURS SÉLECTIFS

33P1 GÉNÉRALITÉS

1) **Il est interdit au Pilote de circuler dans le sens inverse sur le tracé des Secteurs Sélectifs, sous peine d'une pénalisation pouvant aller jusqu'à la Disqualification.**

2) Au Départ des Secteurs Sélectifs, lorsque le Pilote sur sa Machine vient s'arrêter devant le Contrôle de Départ, le contrôleur en poste inscrit sur la Fiche de Pointage du Pilote l'heure réelle de départ de la Machine concerné (heure, minute et seconde) puis lui annonce les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ est donné, qui doit être suivi du démarrage immédiat de la Machine.

Un stationnement de plus de 20 secondes sur la ligne de départ après le signal de départ est pénalisé de deux minutes. En cas d'impossibilité pour le Pilote de sortir par ses propres moyens de la Zone de Contrôle, les pénalités prévues doivent être appliquées.

3) Le Départ d'un Secteur Sélectif à l'heure indiquée sur la Fiche de Pointage ne peut être retardé par le contrôleur qu'en cas de force majeure.

4) Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le contrôleur ne donne le signal, est pénalisé d'une minute au minimum ou augmenté en temps, pénalisation appliquée par le Jury International suivant le rapport du contrôleur. Cette pénalisation n'exclut pas des sanctions plus graves qui peuvent être infligées par le Jury International et particulièrement en cas de récidive.

5) L'Arrivée des Secteurs Sélectifs sera jugée lancée, le double panneautage officiel étant disposé comme suit :
- **a)** 2 panneaux jaunes avec damier (début de zone),
- **b)** après 100 m environ, 2 panneaux rouges avec damier (arrivée lancée),
- **c)** à une distance de 150 à 300 m, 2x2 panneaux rouges (montre et STOP),
- **d)** enfin, 100 m plus loin, 2 panneaux finals beiges à 3 barres transversales.

6) Un arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau STOP est interdit. Toute infraction **entraînera une pénalité en temps de 15 minutes**. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen d'appareils de pointage avec imprimante. Ces appareils seront doublés par des chronomètres à main.

7) À une distance de 150 à 300 m après l'arrivée, le Pilote doit s'arrêter à un Contrôle Horaire signalisé par une montre rouge et par un panneau rouge STOP. Le contrôleur en poste inscrit sur la Fiche de Pointage l'heure d'arrivée (heure, minute et seconde) qui est également l'heure de Départ du Secteur de Liaison suivant (heure et minute). En cas d'arrivée de plusieurs Pilotes / Concurrents dans la même minute, le Chef de Poste diffère le départ de ces Pilotes / Concurrents à des intervalles d'au-moins 30 secondes dans leur ordre d'arrivée.

8) Si le Pilote ne peut repartir de la zone par ses propres moyens, les pénalités prévues à l'Article 36P1.d seront appliquées. Si le Pilote ne s'arrête pas au point Stop pour y faire inscrire ses temps, une pénalité d'une heure est appliquée.

9) L'assistance au cours d'un Secteur Sélectif par un MOYEN AUTRE que celui d'un Pilote / Concurrent en Course avec des pièces transportées par un autre Pilote / Concurrent en Course est interdite. Des zones à assistance réglementée peuvent être mises en place par l'Organisation.

10) Les intervalles de Départ pour les Secteurs Sélectifs doivent respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ des Étapes, sauf en cas de pénalisation routière.

11) Tout Pilote refusant de partir au Départ d'un Secteur Sélectif à l'heure et au rang qui lui ont été attribués **se verra infliger une pénalisation de 15 minutes** et devra se tenir à la disposition du Chef de Poste qui lui indiquera sa nouvelle heure de départ.

33P2 INTERRUPTION D'UN SECTEUR SELECTIF

1) Lorsque le déroulement d'un Secteur Sélectif est **définitivement stoppé en un point unique** avant le passage **du premier Pilote / Concurrent**, et ce pour quelque motif que ce soit, un classement du Secteur Sélectif pourra cependant être obtenu en affectant un temps à tous les Pilotes / Concurrents touchés par les circonstances de l'interruption.

Ce temps sera déterminé comme ci-après :

a) Un temps de passage étant attribué à chaque Way Point et enregistré dans le GPS Unik II, le classement du Secteur Sélectif pourra être obtenu grâce au temps de passage relevé au Way Point qui précède le lieu de l'interruption.

Les temps de passage aux différents Way Points enregistrés dans le GPS seront transmis par radio au moment du pointage du Pilote au CH Arrivée du Bivouac.

b) En cas de dysfonctionnement du GPS, le temps affecté au Pilote sera calculé en tenant compte de sa position sur la piste au moment de l'interruption (position Iritrack) et des temps relevés sur les Pilotes / Concurrents étant passés juste avant ou juste après lui sur ce point. Le Jury International pourra choisir comme temps de référence celui qui lui semblera le plus convenable.

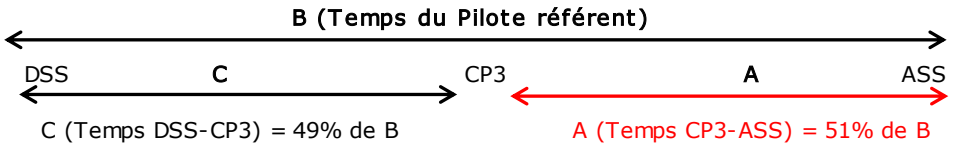
c) En cas de dysfonctionnement du GPS et de l'Iritrack, le Jury International effectuera les recherches nécessaires sur le positionnement du Pilote / Concurrent, afin de lui affecter le temps qui leur semblera le plus convenable.

2) Lorsque le déroulement d'un Secteur Sélectif est définitivement stoppé en un point unique ou en plusieurs points après le passage d'un ou de plusieurs Pilote(s) / Concurrent(s), et ce pour quelques motifs que ce soit, un classement du Secteur Sélectif pourra cependant être obtenu en affectant un temps à tous les Pilotes / Concurrents touchés par les circonstances de l'interruption.

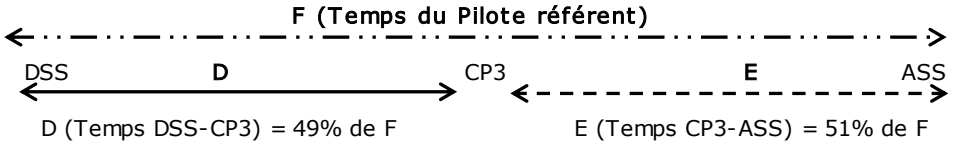
Ce temps sera déterminé comme décrit dans l'exemple ci-après appliqué lors du Dakar 2015 :

Note explicative du calcul des temps de l'étape 2 - Dakar 2015

Pilote référent: le Pilote ayant terminé la SS avec le plus mauvais temps entre CP3 et ASS



Pilote(s) n'ayant pas terminé la SS:



$E = \frac{D}{49\%} \times 51\%$ $\quad F = E + D$

Dans le cas de circonstances nécessitant l'application de cette méthode de calcul, un Additif sera publié.

Dans le cas où le Jury International considérerait comme anormal, à l'évidence, le plus mauvais temps effectivement réalisé, il pourra choisir comme temps de référence celui des temps qui lui semblera le plus convenable.

3) L'application de ces dispositions reste de la responsabilité exclusive du Jury International après communication par la Direction de Course des motifs de l'interruption.

4) Tout Pilote / Concurrent responsable ou coresponsable d'un arrêt de course ne pourra en aucun cas tirer profit de cette mesure. Il sera donc crédité du temps effectif qu'il aura éventuellement réalisé si celui-ci est supérieur au temps forfaitaire retenu pour les autres Pilotes / Concurrents.

5) Dans des cas exceptionnels, pour des raisons de sécurité, l'Organisation en coordination avec le Directeur de Course peut interrompre un Secteur Sélectif sur un point donné et les Pilotes / Concurrents pourront continuer le Secteur Sélectif une fois la zone dangereuse franchie. Le classement est établi en faisant la somme des temps des deux portions de ce Secteur Sélectif.

33P3 SÉCURITÉ

Les Secteurs Sélectifs sont des tronçons « routiers » à usage non privatif. La plus grande prudence est recommandée vis à vis des autres usagers éventuels.
Dans des cas exceptionnels, pour des raisons de sécurité, le Directeur de Course peut décompter à un ou plusieurs Pilotes le temps d'arrêt total pour un incident de course.

33P4 NEUTRALISATION

Sur certaines Étapes, une Neutralisation sera effectuée sous la forme d'un transfert, avec un Temps Imparti, pour séparer deux tronçons d'un même Secteur Sélectif.

Le Pilote remettra sa Fiche de Pointage au Contrôle Horaire de début de Neutralisation, sur lequel seront notées son heure de début de Neutralisation (heure d'arrivée du premier tronçon) et son heure de fin de Neutralisation, qui sera également son heure de départ du deuxième tronçon.

Lors de cette Neutralisation, la vitesse maximum autorisée, contrôlée par le GPS, sera celle en vigueur dans le pays traversé.

L'assistance est autorisée sur l'Itinéraire de la Neutralisation entre Pilotes / Concurrents encore en Course.
L'assistance par un véhicule d'Assistance est autorisée seulement sur les tronçons communs à la Course et aux véhicules d'Assistance.

33P5 DECOMPTE DE TEMPS

Un décompte de temps peut être demandé par un Pilote pour un arrêt sur un accident d'un autre Pilote / Concurrent (voir Article 24P2.3)

Pour tout autre arrêt consécutif à un fait de Course supérieur à 3 minutes, le décompte de temps pourra se faire éventuellement sur demande écrite du Pilote auprès de la Direction de Course dans l'heure suivant son arrivée au Bivouac.

34P REGROUPEMENTS

1) Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les Pilotes, à la suite de retards et/ou d'abandons. Le régime du Parc Fermé est appliqué.

2) À son arrivée aux regroupements, le Pilote doit remettre sa Fiche de Pointage au contrôleur. Il reçoit des instructions concernant sa nouvelle heure de départ.
Il doit ensuite conduire immédiatement et directement sa Machine au Parc Fermé, l'ordre de départ restant celui de l'arrivée au Contrôle Horaire de regroupement. La distance entre le CH et le Parc Fermé sera considérée comme une Zone de Parc Fermé.

3) Sur proposition de la Direction de Course, le Jury International peut, pour des raisons de sécurité, décider d'arrêter une Étape avant son terme. Un Contrôle Horaire est alors installé faisant office de fin d'Étape (idem pour les Secteurs Sélectifs, le Contrôle Horaire étant jumelé avec le contrôle de fin de Secteur Sélectif), où les temps relevés servent à établir le classement de cette Étape.

Sur décision de la Direction de Course, cette Étape peut ou non se poursuivre, neutralisée ou en convoi et être ou ne pas être sous le régime du Parc Fermé.

35P SIGNALISATION DES CONTRÔLES

Début de Zone :	Zone de Contrôle :	Fin de Zone:
2 panneaux sur fond jaune	2 panneaux sur fond rouge	2 panneaux sur fond beige

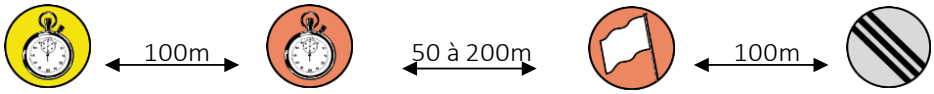
Contrôle de Passage

Arrêt pointage

Contrôle Horaire

Arrêt pointage

Contrôle Horaire suivi par un Départ Secteur Sélectif

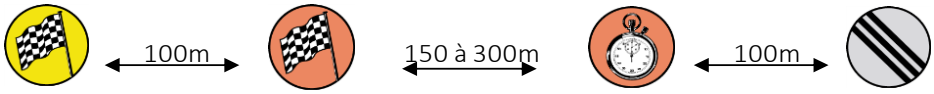


Arrêt pointage Arrêt pointage

Départ d'un Secteur Sélectif correspondant à un Départ d'Etape

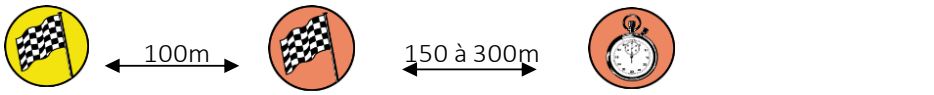
Arrêt pointage

Arrivée de Secteur Sélectif



Arrêt pointage

Arrivée de Secteur Sélectif au Bivouac



Arrêt pointage

Arrivée de Secteur de Liaison au Bivouac

36P PARC FERMÉ

36P1 GÉNÉRALITÉS

1) Les règles suivantes sont d'application :

a) Il est interdit de procéder à tout ravitaillement ou réparation dans un Parc Fermé.

b) La mise en route par remorquage ou poussée par un autre Pilote / Concurrent encore en Course à l'intérieur du Parc Fermé sera pénalisée d'une minute.

c) Les Machines sont en Parc Fermé dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement et jusqu'à leur départ de ceux-ci.

d) Les Machines sont en Parc Fermé dès leur entrée dans une Zone de Contrôle. Du point Stop jusqu'à la sortie de la zone, en cas d'incapacité à repartir, la Machine ne peut être que remorquée ou poussée pour être sortie de la zone avec une aide extérieure sans encourir de pénalité, sous la supervision du Chef de Poste.

e) Les Machines sont en Parc Fermé dès leur arrivée à la fin de la dernière Étape (et au-moins jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations).

f) Les Machines sont en Parc Fermé lorsque sont procédés des contrôles techniques à l'Arrivée du Secteur Sélectif ou de l'Étape.

2) Sauf dans le cas du Contrôle Horaire de Secteur de Liaison Arrivée Bivouac, toute infraction à la réglementation du Parc Fermé entraîne **une pénalité minimum de 10 heures pouvant aller jusqu'à la Disqualification.**

3) Avant la sortie de tous les parcs ou au Départ d'une Étape, lorsque les Commissaires Techniques de l'Épreuve constatent qu'une Machine semble être dans un état incompatible avec une utilisation normale, ils doivent en informer immédiatement le Directeur de Course, qui peut demander sa remise en état.
Dans ce cas, les minutes pleines employées pour effectuer l'intervention sont considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un Secteur de Liaison. Afin de ne pas permettre au Pilote de chercher à rattraper son retard après la réparation, celui-ci reçoit une nouvelle heure de départ. Tout retard supérieur à 30 minutes entraîne la Disqualification.

4) Après avoir mis sa Machine au Parc Fermé et en cas d'intempéries, le Pilote est autorisé à bâcher sa Machine, **avec une bâche transparente**. Le Pilote doit quitter immédiatement le parc qui est dès lors interdit à toute entrée. Dans le cadre des Parcs Fermés ville de départ et ville d'arrivée, la bâche sera à déposer par le Concurrent au pied de la Machine et sera installée, la nuit, par l'Organisation.

5) Par exception au régime du Parc Fermé, mais sous la responsabilité d'un Officiel, il est permis au Pilote dans les Parcs Fermés de départ et de regroupement : de changer, avec les moyens du bord, un phare ou feux arrière endommagé. Cette intervention doit être totalement terminée avant l'heure du départ. Dans le cas contraire, le dépassement de temps entraîne une pénalisation d'une minute par minute de retard.

6) **Pour sortir sa Machine d'un Parc Fermé de départ, de regroupement ou de fin d'Étape, le Pilote est autorisé à pénétrer dans le parc 15 minutes avant son heure de départ, sauf à où il sera autorisé à pénétrer dans le parc 30 minutes avant son heure de départ.**

7) À l'intérieur du Parc Fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure qui sera apportée et ressortie sous le contrôle d'un Officiel de l'Épreuve.

8) Avant de quitter le Parc Fermé, le Pilote est autorisé à placer les bâches de sa Machine et/ou sa batterie d'appoint à l'extérieur du Parc Fermé.

36P2 SPÉCIFICITÉS

Les Machines seront placées sous le régime de Parc Fermé :

a) Sur le port du Havre avant l'embarquement et pendant la traversée ;

b) Après le débarquement à Buenos Aires, jusqu'à la récupération de la Machine par le Concurrent.

c) Sur le site de Tecnópolis à Buenos Aires, à l'issue des Vérifications Techniques les 31 Décembre ou le 1 Janvier 2016 ;

d) Le 16 Janvier 2016 à l'issue de l'Étape Villa Carlos Paz - Rosario à Rosario,

e) À l'issue du podium, le 16 Janvier 2016 à Rosario.
Le Parc Fermé deviendra Parc Gardé à l'issue du délai de réclamation, jusqu'au dimanche 17 Janvier à 8h00 du matin, heure à laquelle il devra être vide.

37P VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

37P1 GÉNÉRALITÉS

Les Pilotes (et leur Assistance) recevront une convocation précisant la date et l'heure exacte à laquelle ils devront se présenter aux Vérifications.
Cette convocation est à respecter impérativement. Elle correspond à l'heure de pointage au Contrôle Horaire (CH) d'entrée du Parc d'Attente des Vérifications.

LE PILOTE A L'OBLIGATION DE SE PRESENTER AVEC SA MACHINE. La Machine sera mise immédiatement en Parc Fermé après les Vérifications Techniques.
Après avoir mis leur Machine dans le Parc d'Attente, **les Pilotes ont 15 minutes pour se présenter aux Vérifications Administratives.**

1) Tous les Pilotes doivent se présenter aux Vérifications Administratives.
Des pénalisations financières pour retard aux Vérifications Techniques, selon le programme établi par l'Organisateur, peuvent être appliquées par le Jury International.

Le Pilote avec le cas échéant son Team Manager Dakar doit présenter la Machine et tous les documents et équipements nécessaires aux Vérifications Techniques.
Si un Parc Fermé fait suite aux Vérifications Techniques, un membre de l'équipe pourra rentrer la(les) Machine(s) dans ce parc. Les horaires de pointage, s'ils existent, devront être respectés et il en sera de la responsabilité du Pilote.
Le départ est refusé à tout Pilote qui se présente aux Vérifications Administratives et/ou Techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnue comme tel par l'Organisation et le Jury International.

2) Seuls les Pilotes ayant satisfait aux Vérifications Administratives peuvent se présenter avec leur Machine munie de ses plaques Rallye et plaques numéros aux Vérifications Techniques, qui sont d'ordre tout à fait général : marque et modèle de la Machine, conformité apparente avec le groupe dans lequel elle a été engagée, conformité des éléments de sécurité, conformité de la Machine avec le Code de la Route. Suite aux Vérifications Techniques et en cas de non-conformité d'une Machine à la Réglementation Technique et/ou de sécurité, un délai peut être donné par le Jury International pour la mise en conformité de cette Machine.

3) Le départ est refusé à toute Machine qui n'est pas en conformité avec les prescriptions des règlements de sécurité de la FIM, du présent Règlement et de ses annexes.

4) À tout moment du Rallye, le Pilote est responsable de la conformité technique de sa Machine. Le fait de présenter une Machine au contrôle technique est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

5) Au cas où de nouvelles marques d'identification sont apposées, il appartient au Pilote de veiller sous sa seule responsabilité à leur protection jusqu'à la fin de l'Épreuve, leur absence entraînant la Disqualification.

6) Une vérification complète et détaillée comportant le démontage de la Machine pour les Pilotes classés aux premières places du Classement Général et de chaque groupe et catégorie, ainsi qu'éventuellement pour tout autre Pilote, peut être entreprise à la discrétion absolue du Jury International agissant d'office, à la suite d'une réclamation ou sur l'avis du Directeur de Course.

7) **Il est expressément interdit pour les Pilotes / Concurrents du Dakar de déployer des supports de visibilité quels qu'ils soient et de procéder à des opérations de distribution (que ce soit à titre gratuit ou payant) de tout produit quel qu'il soit à l'intérieur du Bivouac.**
Pour toute opération promotionnelle, les Pilotes / Concurrents devront solliciter l'accord préalable et écrit de l'Organisateur.

37P2 VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES A TECNOPOLIS

1) Les Pilotes / Concurrents passeront les Vérifications Administratives et Techniques à Tecnópolis, les 31 Décembre ou 1 Janvier 2016.

Le 31 Décembre 2015 à partir de 10h00, les Pilotes / Concurrents sud-américains pourront retirer leur matériel de sécurité. Ils seront convoqués aux Vérifications Administratives, le 31 Décembre à partir de 07h00.
La Machine / le Véhicule doit être obligatoirement présenté(e) aux Vérifications Techniques LE MÊME JOUR.

2) Pénalités de retard aux Vérifications

Le non-respect des heures de convocation entraînera une pénalisation de :

- **pour la première heure de retard entamée : 50€ ;**
- **pour toutes les suivantes : 1 000€.**

Dans tous les cas, le montant est à régler avant le départ du Rallye.

3) À la sortie des Vérifications Administratives, les Pilotes / Concurrents recevront une heure de convocation pour se présenter aux Vérifications Techniques.

Tout retard sur l'heure de convocation sera sanctionné ainsi :

- **jusqu'à 30 minutes : 15€ ;**
- **de 30 minutes à 1 heure : 100€ ;**
- **par heure supplémentaire : 500€.**

Dans tous les cas, le montant est à régler avant le départ du Rallye.

4) À l'issue des Vérifications Techniques, les Machines seront placées en Parc Fermé.

5) Au cours des Vérifications Administratives, il sera procédé à des stages de formation sur les instruments de sécurité : Sentinel et Iritrack. **Toute absence sera pénalisée d'une amende de 500€.**

6) Les Machines devront être présentées **au Havre** pour l'embarquement, avec les supports, câblages et antennes des différents matériels de sécurité montés, prêts à recevoir les systèmes (GPS, Iritrack), sous peine de ne pouvoir embarquer.

7) Les Machines qui seront présentées directement à Buenos Aires, devront être présentées aux vérifications avec les supports, câblages et antennes des différents matériels de sécurité montés, prêts à recevoir les systèmes (GPS, Iritrack). **Tout manquement à cette règle entraînera une pénalisation de 150€ par matériel non installé.**

8) **Les Iritrack et GPS devront impérativement être connectés directement à la batterie pour un fonctionnement possible moteur coupé.** Dans le cas contraire, le Pilote devra mettre sa Machine en conformité pour pouvoir passer les Vérifications Techniques.

9) Les Machines devront être présentées aux Vérifications Techniques en condition de Course et les équipements de sécurité cités aux Articles 41P1.1 et 41P1.2 devront être présentés aux Commissaires en charge des contrôles.

Aucune intervention ne sera autorisée entre la fin des Vérifications et l'entrée en Parc Fermé.
Toute Machine qui apparaîtrait non conforme ou non adaptée aux normes du Rallye lors des Vérifications Techniques, pourrait être soit changée de groupe, soit refusée au départ (décision du Jury International).
Dans ce dernier cas, les droits d'engagement resteront acquis à l'Organisateur.

37P3 OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

1) Chaque Pilote devra présenter aux Vérifications Administratives les documents originaux (sauf cas de force majeure) suivants, en cours de validité :

- passeport valable jusqu'au 30/06/2016,
- visas : tous les participants devront se renseigner auprès des ambassades des pays traversés pour l'obtention des visas nécessaires, en fonction de leur nationalité. Les participants devront, le cas échéant, faire les démarches nécessaires à l'obtention de ces visas ;
- licence Pilote FIM 2016, Catégorie « Rallyes Internationaux » : ANNUELLE ou UNE MANIFESTATION précisant le nom de l'Épreuve ;
- Pour les Pilotes ELITE A.S.O., la licence FIM ANNUELLE Coupe du Monde Rallyes Tout Terrain 2016 est acceptée seulement si elle est accompagnée d'une autorisation de courir de la FMN ;
- autorisation du propriétaire d'utiliser la Machine, si ce dernier n'est pas le Pilote ;
- permis de conduire national en cours de validité, correspondant à la catégorie de la Machine engagée ;
- vaccinations : aucune vaccination obligatoire. Facultatives mais conseillées: diphtérie, hépatite A et B, tétanos, poliomyélite, typhoïde et éventuellement rage, méningite A et C, etc.

2) Chaque Machine devra être présentée avec les documents originaux suivants, lors des Vérifications Administratives et Techniques :

- carte grise ou certificat d'immatriculation en règle (pas d'immatriculation provisoire) ;
- fiche d'homologation et le catalogue commercial.

3) Le Pilote s'engage sur l'honneur à présenter des papiers parfaitement en règle, sous peine de refus de départ.
Aucune photocopie ou attestation de perte ou de vol de quelque document que ce soit, ne sera acceptée, sous peine de refus de départ (sauf cas de force majeure).

37P4 CHALLENGE « MALLES MOTOS »

1) Le transport d'une malle et de deux roues s'applique uniquement au Pilote Moto - Quad sans aucune forme d'assistance. Toute infraction entraînera l'exclusion du challenge.

2) Au bivouac, le Pilote du Challenge "Malles Motos" doit obligatoirement s'installer et faire sa mécanique dans l'espace réservé "Malles Motos" situé proche du Safety Center.

3) Gestion de sa Fiche de Pointage

A chaque arrivée de CH de Liaison ou de CH d'Arrivée de Secteur Sélectif (s'il n'y a pas de Liaison pour rejoindre le Bivouac), le Pilote remettra sa Fiche de Pointage au Chef de Poste. Celui-ci lui rendra cette Fiche après avoir noté son temps d'arrivée.
Ensuite, le Pilote devra impérativement remettre sa Fiche de Pointage au Responsable « Malles Motos » à son arrivée dans l'espace dédié.

4) Après en avoir informé le responsable "Malles Motos", le Pilote pourra sortir sa Machine de l'espace pour effectuer certaines opérations:

- auprès des partenaires du Dakar Service Center (Pneus, huile, etc.) ;
- mais aussi pour faire de la soudure, de l'usinage, laver et faire des essais de sa Machine.

En cas de litige, Le responsable fera un rapport aux Officiels avec les temps d'absence et les motifs.

5) **S'il s'avère que le type d'intervention n'est pas conforme à cet Article et/ou que l'esprit du Challenge n'est pas respecté, le Pilote sera exclu du Classement Challenge.**

6) La malle et les deux roues devront être remises avant le départ de la Course :
- soit **au Havre** les **19 et 20 Novembre 2015,**
- soit au **camion des « Malles Moto »,** situées **au Parc Assistance à Tecnópolis, du 30 Décembre 2015 à 13h00, jusqu'au 1er Janvier 2016 à 19h00.**

38P RÉCLAMATIONS – APPELS

1) Toute réclamation doit être établie en accord avec les stipulations du Code Sportif International. Elle doit être faite par écrit et remise au Directeur de Course accompagnée de la somme de **220€,** montant qui ne sera pas restitué si la réclamation est jugée injustifiée.

Cette décision pourra être contestée auprès du Tribunal National de Discipline et d'Arbitrage (DAS) de la Fédération Française de Motocyclisme conformément à l'article 4.6 et suivants du Code de Discipline et d'Arbitrage de la Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM).

2) Aucune réclamation ne pourra être avancée contre une constatation de fait (Article 4.1 du Code Disciplinaire et d'Arbitrage de la FIM).

3) Si la réclamation nécessite le démontage et le remontage de différentes parties d'une Machine, le réclamant devra en outre verser un dépôt de garantie de :
- **230€** pour un moteur 2 temps,
- **460€** pour un moteur 4 temps.

4) Le Pilote peut faire appel des décisions prononcées, conformément aux stipulations des articles 4.1 et suivants du Code Disciplinaire et d'Arbitrage FIM, sauf pour raisons de sécurité.

5) Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la Machine sont à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, et à la charge du Pilote visé par la réclamation dans le cas contraire.

6) Si la réclamation n'est pas justifiée et si les frais occasionnées par la réclamation (vérifications, transport, etc.) sont supérieurs au dépôt de garantie, la différence est à la charge du réclamant. En revanche s'ils sont inférieurs, la différence lui est restituée.

7) Tout Pilote mis en cause devra être entendu par le Jury International.

39P1 GÉNÉRALITÉS

1) Le chronométrage est placé sous la responsabilité du Directeur de Course.

2) Les pénalisations sont exprimées en heures, minutes et secondes. Il y a un classement séparé pour les Quads. Le Classement Final est établi par addition des temps réalisés dans les Secteurs Sélectifs et des pénalisations (encourues au cours des Secteurs de Liaison et autres pénalisations exprimées en temps).

Celui qui a obtenu le plus petit total est proclamé vainqueur du Classement Général, le suivant étant second, et ainsi de suite. Les classements par groupe et classe sont établis de la même façon.

3) En cas d'ex-æquo, est proclamé vainqueur celui qui a réalisé le meilleur temps lors du dernier Secteur Sélectif. Si cela ne suffit pas à départager les Pilotes ex-aequo, les temps des Secteurs Sélectifs précédents, etc., sont alors pris en considération, sauf pour les Étapes où aucun Secteur Sélectif n'a été disputé ; les ex-aequo sont alors départagés suivant l'ordre des numéros.
Cette règle pour départager les ex-aequo peut être appliquée à tout moment du Rallye.

39P2 CLASSEMENTS

1) Définitions des différents classements

a) Classement partiel Secteur Sélectif : non officiel, diffusé uniquement pour information (presse, teams, etc.).

b) Classement provisoire Secteur Sélectif : affiché par le Directeur de Course à **19h00** le lendemain de l'Étape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier Pilote en Course aura pris le départ de l'Étape suivant cet affichage.

c) Classement provisoire de l'Étape : affiché par le Directeur de Course à **19h00** le lendemain de l'Étape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier Pilote en Course aura pris le départ de l'Étape suivant cet affichage.

d) Classement Général provisoire de l'Épreuve : affiché par le Directeur de Course à **19h00** le lendemain de l'Étape considérée. Il deviendra définitif à la fin du délai de réclamation qui se terminera lorsque le premier Pilote en Course aura pris le départ de l'Étape suivant cet affichage.

e) Le Classement Officiel de l'Étape et le Classement Général Officiel de l'Épreuve, seront signés par le Directeur de Course et entérinés et signés par le Président du Jury International quotidiennement, à l'issue du délai de réclamation.

2) Chaque soir à 19h00, les différents classements seront affichés, sur le panneau d'affichage OFFICIEL devant la tente des Officiels proche de l'espace El Central, à l'espace restauration et en ligne sur le Notice Board.
Un troisième affichage, pour information mais non officiel, sera effectué aux « Malles Motos – Quads »

3) Lors de la journée de repos, le classement de la veille sera affiché à **19h00** et deviendra définitif 30 minutes après.

4) Etant précisé que le classement deviendra définitif en ce qui concerne les éléments qui ont servi à son élaboration, ces éléments et eux seuls ne pourront alors faire l'objet d'une quelconque réclamation ultérieure lors de l'affichage du Classement Final Officiel en fin d'Épreuve.

5) Les Classements Officiels du Dakar 2016 seront affichés au tableau d'affichage Officiel, à Rosario, le 16 Janvier 2016, à l'entrée du Parc Fermé, à l'espace du Service Concurrents.
Ils deviendront définitifs 30 minutes après leur affichage (délai de réclamation).

40P LISTE DES PRIX

40P1 CLASSEMENT GÉNÉRAL

1er prix	50 000€ + 1 Trophée	6ème prix	1 Trophée
2ème prix	25 000€ + 1 Trophée	7ème prix	1 Trophée
3ème prix	15 000€ + 1 Trophée	8ème prix	1 Trophée
4ème prix	10 000€ + 1 Trophée	9ème prix	1 Trophée
5ème prix	5 000€ + 1 Trophée	10ème prix	1 Trophée

40P2 CLASSEMENTS GROUPES ET CLASSES, TOUS PILOTES

Groupe 2	
1er prix	10 000€ + 1 Trophée
2ème prix	9 000€ + 1 Trophée
3ème prix	8 000€ + 1 Trophée
4ème prix	7 000€ + 1 Trophée
5ème prix	6 000€ + 1 Trophée

Groupe 2.1 Amateurs Super Production 0 a 450 cm³		Groupe 2.2 Amateurs Marathon 0 a 450 cm³	
1er prix	1 Trophée	1er prix	1 Trophée
2ème prix	1 Trophée	2ème prix	1 Trophée
3ème prix	1 Trophée	3ème prix	1 Trophée

Groupe 3 Quad	
1er prix	15 000€ + 1 Trophée
2ème prix	10 000€ + 1 Trophée
3ème prix	5 000€ + 1 Trophée

40P3 CLASSEMENTS DIVERS

CLASSEMENT FÉMININ		CHALLENGE 1ÈRE PARTICIPATION	
1er prix	5 000€ + 1 Trophée	1er prix	3 500€ + 1 Trophée

MALLES MOTO – QUAD*	
1er prix	5 000€ + 1 Trophée
2ème prix	3 000€ + 1 Trophée
3ème prix	1 000€ + 1 Trophée

(*) *Pour participer à ce challenge, les Pilotes devront confirmer aux Vérifications Administratives (Stand Officiels Moto - Quads) et aux Vérifications Techniques (Contrôle Final) qu'ils se sont inscrits SANS ASSISTANCE. Des contrôles seront effectués pendant le Rallye.*

4) Les prix sont cumulables. Le montant total des prix distribuables est de 192 500 €.

5) Les trophées seront remis aux vainqueurs lors de la remise des prix officielle, qui aura lieu le 16 Janvier 2016 dans l'après-midi sur le podium au Monumento a la Bandera à Rosario.
(l'heure sera communiquée par Additif).
Les primes seront envoyées aux Pilotes au plus tard le 31 mars 2016.

6) Podium
Pour des raisons de sécurité et de logistique, le nombre de personnes par Team ayant accès au Podium est limité.

41P SÉCURITÉ DES PILOTES

41P1 ÉQUIPEMENT DE SURVIE

1) Pour des raisons de sécurité, les Pilotes devront transporter obligatoirement sur leur Machine, le matériel suivant :

- 1 lampe à éclats,
- 2 fusées de détresse : 1 feu à main nuit, 1 cyalume,
- 1 réserve de 6 litres d'eau (3 litres par Pilote en fixe sur la moto + 3 litres en Camel Back) au départ de chaque Étape. Le réservoir ne doit comporter qu'un seul orifice de remplissage,
- 1 couverture de survie (Métalline),
- 1 balise de détresse Sarsat,
- des protections dorsales et abdominales,
- 1 Iritrack,
- 1 GPS - Sentinel.

2) Tout Pilote ne pouvant présenter au départ de l'une ou des Étapes l'ensemble des équipements obligatoires de survie (réserve d'eau et matériel de sécurité) aura son départ retardé dans la limite de 30 minutes pour se mettre en conformité. **Les minutes employées seront considérées comme autant de minutes de retard à un Contrôle Horaire et donneront lieu à une pénalité d'une minute par minute de retard. Une nouvelle heure de départ sera donnée. Tout retard supérieur à 30 minutes entraînera la Disqualification.**
En cas de récidive, ce Pilote recevra une pénalité pouvant aller jusqu'à la Disqualification, à la discrétion du Jury International. **La récidive ne sera admise qu'une seule fois.**

3) Le transport de carburant d'une autre manière que dans les réservoirs prévus à cet effet sur la Machine est interdit.

De même, le transport d'objets, pièces, outillage, etc. susceptibles d'aggraver des blessures voire de blesser un Pilote (sac à dos, ceinture, etc.) est interdit. En cas de non-respect des règles ci-dessus, le Pilote se verra refuser le départ.

IMPORTANT
OXYGENE: **Le transport de bouteilles d'oxygène (même lors des Étapes de traversée de la Cordillère des Andes) est strictement interdit (aussi bien en Secteur de Liaison qu'en Secteur Sélectif). Toute infraction pourra entraîner la Disqualification.**

4) Les équipements de sécurité et survie devront être accessibles sans démontage afin les Officiels puisse les contrôler éventuellement avant chaque départ d'Étape.

5) L'emplacement de la balise de détresse Sarsat devra être désigné sur la Machine par un autocollant fourni par l'Organisateur, cette dernière devra être accessible sans démontage, même Machine couchée.
La notice d'emploi des différents matériels devra impérativement être respectée et fera l'objet d'un contrôle de connaissances lors des Vérifications Administratives.

41P2 VÊTEMENTS ET CASQUES

1) Sur la totalité du parcours, le port de protections dorsales et pectorales est obligatoire.

2) Sur la totalité du parcours, le port du collier cervical est fortement recommandé.

3) Le port du casque homologué (normes FIM) est obligatoire sur la totalité de l'Épreuve sous peine de Disqualification. Un casque, DE MOINS DE 5 ANS, devra être présenté aux Vérifications Techniques, en même temps que la Machine ainsi que le(s) casque(s) de secours.

41P3 DÉPÔT DE GARANTIE – LETTRE D'ENGAGEMENT

Il n'y aura pas de dépôt de garantie à faire à l'Organisateur.

Pour les instruments de sécurité (GPS, Sentinel, Iritrack, balise de détresse Sarsat), une caution sera prélevée directement par les prestataires.

Le Pilote devra signer la **CHARTE d'engagement Concurrents** lors des Vérifications Administratives, par laquelle il s'engage :

- à respecter le Règlement et les règles de sécurité ;
- à régler les éventuels dégâts causés sur les instruments de sécurité et de navigation mis à sa disposition pour le Rallye (GPS, Iritrack, Sentinel, Tripy) ;
- à restituer les instruments de sécurité et de navigation mis à sa disposition pour le Rallye (GPS, Iritrack, Sentinel, Tripy) au plus tard à l'arrivée du Rallye ;
- à restituer tout matériel mis provisoirement à sa disposition pour le Rallye ;
- à respecter les règles de l'abandon.

42P PÉNALITÉS

1) Tout non-respect des textes de ce Règlement dont les pénalités ne sont pas mentionnées fera l'objet d'un rapport au Directeur de Course, et le Jury International jugera de la pénalité à infliger.

Les pénalités encourues sont affectées au classement de l'Étape et au Classement Général de l'Épreuve.
Des pénalités sportives sont appliquées au temps des Secteurs Sélectifs et les autres pénalités en temps sont appliquées au Classement Général.

2) Toutes les amendes seront versées à une association caritative.

3) Lorsque le texte de l'Article et le tableau diffèrent, le texte de l'Article fait foi.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Assistance dans un lieu clos ou privatif au Bivouac ▪ 1ère infraction ▪ récidive	**3P2. b** **----------** **--------**	------ ------	------- -------	**--------** **X**	**6h00**		
Iritrack non allumé lors de tests	**3P3. b**						**X**
Circulation à vitesse excessive et/ou conduite dangereuse dans l'enceinte du Bivouac	**3P3. c**						**Pouvant aller jusqu'à la Disqualification**
Présence d'une Moto ou Quad dans l'enceinte de la restauration. ▪ par infraction	**3P3. d**					**300€**	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Absence au 1er Briefing	3P4. b					500€	
3ème infraction, pour excès de vitesse	3P18						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Transport aérien, maritime ou terrestre du Pilote par un tiers	8P4			X			
Pilote se faisant remplacer sur sa Machine	8P5			X			
Machine ne correspondant pas aux caractéristiques de l'engagement	10P1.4		X				X
Non-conformité administrative ou technique	10P3.1		X				
Absence ou mauvaise apposition d'une plaque Rallye ou Numéro	11P3					10% des droits (par constat)	
Absence ou mauvaise apposition d'au-moins deux plaques Rallye ou numéro	11P3					20% des droits	
Absence de dossard au départ d'une Étape ▪ 1er constat ▪ récidive	11P4 ---------- --------	------ ------	------- -------	--------- ---------	1h ---------	----------	Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Non apposition du nom du Pilote et du groupe sanguin sur la Machine et/ou le casque	11P5		X				
Absence de bracelet	11P6					10% des droits	
Absence ou mauvaise apposition d'une publicité ▪ 1er constat ▪ récidive	12P1.2 ---------- --------	------ ------	------- -------	--------- ---------	---------- ----------	10% des droits 100% des droits	
Reconnaissances, essais ou présence dans les pays traversés	16P6						Pouvant aller jusqu'au refus de départ

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
▪ Possession de notes non autorisées ▪ Possession de photos satellite	---------- 17P2.3 ----------	------ ------	X X	ou X ou X			
Présence d'assistance et/ou panneautage sur les Zones Public	18P2.3						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
WPM, WPS, WPE, WPV, DZ, FZ, CP manquants	19P2.1				Voir Road Book		Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Permutation de GPS entre Machines	19P3.2						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Couplage interdit	19P3.3						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Utilisation de points GPS autres que ceux de l'Organisateur	19P3.7. a						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Emport ou possession de système de navigation non autorisé	19P3.7. b			X			
Présence sur la Machine de tout pré câblage non justifié	19P3.7. c						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Possession ou utilisation de système interdit	19P3.7. d						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Déblocage du GPS : Code WPM ▪ 1ère à 3ème utilisation pour les 15 1ers du Général et Pilotes Élite A.S.O. ▪ 1ère à 3ème utilisation pour les autres ▪ 4ème utilisation pour tous	20P ---------- ---------- ----------	 ------ ------ ------	 ------ ------ ------	 -------- -------- X	 6h00 3h00		
Éloignement de plus de 90m d'une DZ ou d'une FZ	21P1 & 21P3				Voir Road Book		

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Dysfonctionnement du GPS du fait du Pilote	22P3						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
▪ pour les 15 1ers et Pilotes Élite A.S.O	----------	------	-------	---------	1h00		
▪ pour les autres							
Code GPS non entré	----------	------	-------	---------	---------	300€	
▪ pour les 15 1ers et Pilotes Élite A.S.O	----------	------	-------	---------	1h00		
pour les autres	--------	------	-------	---------	---------	300€	
Refus de signer les infractions :	22P5						
▪ 1ère infraction	----------	------	-------	---------	10'		
▪ 2ème infraction	----------	------	-------	---------	1h00		
▪ récidive	------	------	----	X			
Tout dépassement de vitesse dans les zones de contrôle	23P3.2						
▪ Entre 1 et 15 km/h	----------	------	-------	--------	1' par impulsion	100€	
▪ Entre 16 et 40km/h	----------	------	-------	--------	2' par impulsion	200€	
Au-delà de 40 km/h :							
▪ 1ère impulsion	----------	------	-------	--------	5'	300€	
▪ 2ème impulsion	----------	------	-------	--------	10'	500€	
▪ 3ème impulsion	----------	------	-------	--------	15'	700€	
▪ 4ème impulsion	----------	------	-------	--------	1h00	1 500€	
▪ récidive	23P3.3	------	-------	--------	---------	1 000€	Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Non-paiement des amendes sous 48h00	23P3.4		X				
Dépassement de vitesse Secteurs de Liaison	23P4.3						
▪ De 1 à 20 km/h	----------	------	-------	---------	30" par impulsion	Somme forfaitaire de 100€	
▪ De 21 à 40 km/h	----------	------	-------	---------	1' par impulsion	Somme forfaitaire de 200€	
▪ + 40 km/h	----------	------	-------	---------	5' par impulsion	Somme forfaitaire de 300€	
Au-delà de 3 impulsions successives	----------	------	-------	---------	X Décidée par le Jury Inter.	----------	Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Non sécurisation de la zone en cas d'accident	24P1.3						X

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Pilote impliqué dans un accident entraînant des dommages corporels	24P1.4						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Non-respect de l'Article	24P2 24P3						X
Abandon non signalé	24P3.1	X				X	X + refus d'engagement du Pilote à une épreuve A.S.O.
▪ Déclenchement de la balise sans raison médicale ▪ En cas d'intervention de l'Organisation	24P3.2 ---------- ----------	------ ------	------- -------	X X	 ---------	 X	
Transport d'un Pilote dans tout moyen de transport	24P3.4			X			
Présence d'une Machine abandon sur l'itinéraire	24P3.5	X					
Non-respect des règles de réexportation d'une Machine sinistrée	24P6	X					
Dysfonctionnement du Sentinel du fait du Pilote ▪ pour les 15 1ers et Pilotes Élite A.S.O ▪ pour les autres	25P1.2 ---------- ----------	 ------ ------	 ------- -------	 --------- ---------	 1h00 ---------	 300€	
Code GPS non rentré ▪ pour les 15 1ers et Pilotes Élite A.S.O ▪ pour les autres	25P1.3 ---------- --------	 ------ ------	 ------- -------	 --------- ---------	 15' ---------	 300€	
Toute Machine refusant de se laisser doubler ▪ pour les 15 1ers et Pilotes Élite A.S.O ▪ pour les autres	25P1.3 ---------- --------	 ------ ------	 ------- -------	 --------- ---------	 15' ---------	 300€	
Comportement irrespectueux	25P2.1.a					500€	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions ASN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Action incorrecte, frauduleuse, antisportive ▪ avant Épreuve ▪ pendant Épreuve	25P2.1. b ---------- --------	------ ----	X ------	X			
▪ Abandon de roue ou de pneu crevé ▪ Récidive	---------- 25P2.1. c ----------	------ ------	------- -------	--------- ---------	--------- ---------	1 000€ par pneu ----------	Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Machine cédée ou vendue dans un pays traversé	25P2.2						Interdiction d'inscription pendant 5 ans
Non-respect des règles pour le passage des frontières	25P2.3						De 500€ à la Disqualification
Non-respect d'une Zone Sensible ▪ 1ère infraction ▪ Récidive	25P2.5 a, b, c ---------- --------	------ ----	------- -----	-------- X	15' +	1 000€	
▪ Porte de clôture cassée ▪ Récidive	---------- 25P2.5. b ----------	----- -----	------ ------	-------- X	15' +	1 000€	
Usage non autorisé de téléphone satellite / GSM	25P3.5						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Présence d'antenne, de système radio, de transmissions, de moyens satellitaires interdits	25P4.1						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Incident du fait du Pilote sur l'Iritrack	25P5.2						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Incident du fait du Pilote ou tentative de fraude (caméra embarquée)	25P6.3						X
Toute infraction à la réglementation sur l'assistance	27P1.4						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Retour au Bivouac sur piste unique	27P2.2. d			X			

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions ASN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Transport de la Machine	27P4			X			
Assistance par une personne ou un véhicule non accrédité(e) ▪ en Secteur de Liaison ▪ en Secteur Sélectif ▪ Récidive	27P4.2 ---------- -------- ----------	 ------ ------ ------	 ------- ------- -------	 --------- --------- X	 3h00 6h00		 Pouvant aller jusqu'à
Assistance non autorisé par une personne ou un véhicule d'Assistance & présence sur DSS, ASS ou Secteur de Liaison ▪ Secteur de liaison ▪ Secteur Sélectif ▪ Récidive	27P4.3 ---------- ---------- ----------	 ----- ----- -----	 ------ ------ ------	 -------- -------- X	 6h00 3h00		 Pouvant aller jusqu'à
▪ Transport, dépôt, largage de pièces ▪ Récidive	27P4.4 ---------- ----------	----- -----	------ ------	-------- X	6h00		Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
▪ Assistance à l'extérieur du Bivouac ou dans un lieu clos ▪ Récidive	27P4.5 ---------- ----------	------ ----	------- -----	-------- X	6h00		Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Panneautage, transmission d'informations	27P4.6				3h00	+ 500€	
Présence d'un véhicule sur l'itinéraire en amont de la Course	27P4.7			X de tous les Pilotes assistés			
▪ Assistance aérienne non autorisée ▪ Récidive	27P4.8 ---------- ----------	----- -----	------ ------	-------- X	6h00		Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Présence d'un Team Manager Dakar sur le Secteur Sélectif	27P5.1						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Transport d'outils et/ou de pièces détachées dans l'avion Team	27P5.1						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification
Utilisation de carburant interdit	27P6.1. c						Pouvant aller jusqu'à la Disqualification

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Rectification ou modification de la Fiche de Pointage non approuvée par un Commissaire	**29P2**			X			
Non pointage de la Fiche de Pointage ou non-respect de l'ordre chronologique	**29P4**						**Pouvant aller jusqu'à la Disqualification**
Oubli ou perte ou dommage d'une Fiche de Pointage	**29P5**				**5'**		
Arriver dans une Zone de Contrôle dans le mauvais sens et/ou y pénétrer à nouveau une fois que la Fiche a été pointée ▪ 1ère infraction ▪ 1ère récidive ▪ 2ème récidive	**30P4** --------- --------- ---------	------ ------ ------	------- ------- -------	-------- --------X	**10'** **1h** ou Pénalité Forfaitaire		
Non-respect des instructions du Chef de Poste	**30P7**						**Pouvant aller jusqu'à la Disqualification**
Retard / avance à un CH	**31P1.8**				**1'** par minute		
▪ Retard au CH de Départ d'Étape ou de Secteur Sélectif, jusqu'à 30' après la dernière Machine ▪ À partir de 30' après la dernière Machine	**31P2** **&** **31P3** --------- ---------	------ ------	------- -------	--------- X	**1'** par minute		
Dépassement du temps Max. (Secteur Sélectif)	**31P4.2**				**Temps Max. + PF**		
Non-respect de l'Article 31P5.2	**31P5.3**			X			
▪ Pilote ne s'arrêtant pas dans la zone interview ou incivilité constatée ▪ Récidive	--------- **31P7** ---------	------ ------	------- -------	-------- --------	-------- --------	**500€** ----------	X

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Circulation en sens inverse sur un Secteur Sélectif	**33P1.1**						**Pouvant aller jusqu'à la Disqualification**
Stationnement de plus de 20'' sur la ligne de départ	**33P1.2**				**2'**		
Faux départ	**33P1.4**				**1' mini**		X
Arrêt entre le panneau jaune et le panneau stop	**33P1.6**				**15'**		
Machine ne s'arrêtant pas au point stop	**33P1.8**				**1h00**		
Pilote refusant de partir au rang et à l'heure qui lui ont été attribués	**33P1.11**				**15'**		
Infraction à la réglementation du Parc Fermé	**36P1.2**				**10h00** mini		**Pouvant aller jusqu'à la Disqualification**
▪ Intervention sur une Machine après l'heure de départ ▪ Au-delà de 30' de retard	**----------** **36P1.3** **----------**	------ ------	------- -------	--------- X	**1'** par minute		
Pilote se présentant au départ au-delà des limites	**37P1.1**		X				
Machine non-conforme avec les règlements de sécurité FIM et le présent Règlement	**37P1.3**		X				
Absence de marques d'identification	**37P1.5**			X			
Retard aux Vérifications Administratives : ▪ 1ère heure entamée ▪ par heure suivante	**37P2.2** **----------** **--------**	------ ------	**-------** **-----**	**---------** **-------**	**----------** **--------**	**50€** **100€**	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
Retard aux Vérifications Techniques : ▪ jusqu'à 30 minutes ▪ de 30' à 1h00 ▪ par heure supp.	37P2.3 ---------- ---------- ------	 ------ ------ ------	 ------- ------- ----	 --------- --------- ------	 ---------- ---------- -------	 15€ 100€ 500€	
Absence au stage Iritrack ou Sentinel	37P2.5					500€	
Matériel ou support non préinstallé	37P2.6						Embarquement refusé
Matériel ou support non préinstallé à	37P2.7					150€ par matériel	
Machine non-conforme ou non adaptée aux normes du Rallye	37P2.9		X				X
Présentation de documents non originaux, ou pas en règle	37P3.3		X				
Montant de la réclamation	38P1					220€	
Dépôt de garantie en cas de démontage : ▪ 2 temps ▪ 4 temps	38P3 ---------- --------	 ------ ------	 ------- -------	 --------- ---------	 ---------- ----------	 230€ 460€	
Absence d'équipement de survie au départ ▪ pour mise en conformité ▪ au-delà de 30' ▪ récidive autre Étape	41P1.2 ---------- ---------- --------	 ------ ------ ------	 ------- ------- -------	 -------- X X	1' par minute ----------	 ----------	 X
▪ Non port des protections dorsales et pectorales sur la totalité du parcours ▪ Non présentation du casque au contrôle technique	41P2.1 ---------- 41P2.3 ----------	 ------ ------	 ------ X	 X			

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Sanctions FMN	Départ refusé	Disqualification	Pénalité en temps	Pénalité financière	Décisions ou Pénalités à l'appréciation du Jury International
▪ Oubli de prévenir les Officiels	T1 & T2	------	------	---------	15'		
▪ Changement de moteur :							
- 1er moteur :	----------	------	-------	---------	15'		
- 2ème moteur :	----------	------	-------	---------	45'		
- 3ème moteur et les suivants	------	------	----	---------	2h00		
▪ Non respect du niveau sonore	T5.5						
- 1er infraction :	----------	------	------	---------	15'		
- 2ème infraction :	----------	------	------	---------	1h00		
- 3ème infraction :	----------	------	------	X			

RÈGLEMENT TECHNIQUE

PRÉAMBULE

Le Règlement Technique du 38ème Dakar Argentina - Bolivia est conforme à la réglementation FIM 2015 tant en catégorie Moto qu'en catégorie Quad, à l'exception de quelques points, dont vous trouverez les détails dans les pages suivantes.

L'ensemble des règlements techniques FIM est consultable sur le site : www.fim-live.com

Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) :
Tél : + 41.22.950.950.0 (Suisse)

Responsable Technique Motos - Quads : Jorge PEREZ SOLER

ARTICLE T1 GROUPE 1 - ÉLITE A.S.O.

1) Moteur

Les carters d'origine seront marqués lors des Vérifications Techniques. Toute perte du marquage entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

La préparation du moteur est libre, à l'exception des carters principaux qui doivent être strictement d'origine.
Les réparations sont libres en cours d'Épreuve sur le haut moteur. Toute intervention sur le bas moteur (intérieur des carters principaux) sera considérée comme un changement de moteur.
Une fois démonté et remplacé par un moteur B, le remontage du moteur A sur la Machine comptera pour un changement de moteur, au même titre que le remplacement par un moteur C.

Le changement de moteur entraînera une pénalité :

- **Au 1er changement : 15 minutes,**
- **Au 2ème changement : 45 minutes,**
- **Pour les suivants : 2h00 à chaque changement.**

Le changement de moteur entre Pilotes est autorisé aux Étapes Marathon. Les pénalités seront appliquées aux deux Pilotes.

ARTICLE T2 GROUPE 2.1 - SUPER PRODUCTION

1) Moteur

Les carters d'origine seront marqués lors des Vérifications Techniques. Toute perte du marquage entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification.

La préparation du moteur est libre, à l'exception des carters principaux qui doivent être strictement d'origine.
Les réparations sont libres en cours d'Épreuve sur le haut moteur. Toute intervention sur le bas moteur (intérieur des carters principaux) sera considérée comme un changement de moteur.
Une fois démonté et remplacé par un moteur B, le remontage du moteur A sur la Machine comptera pour un changement de moteur, au même titre que le remplacement par un moteur C.

Le changement de moteur entraînera une pénalité :

- **Au 1er changement : 15 minutes,**
- **Au 2ème changement : 45 minutes,**
- **Pour les suivants : 2h00 à chaque changement.**

Le changement de moteur entre Pilotes est autorisé aux Étapes Marathon. Les pénalités seront appliquées aux deux Pilotes.

ARTICLE T3 GROUPE 2.2 - MARATHON

1) Machines « Enduro » de série, produites au moins à 100 exemplaires.

2) Les Machines du groupe Marathon doivent être d'origine, telles que livrées lors de la première mise en circulation par le constructeur. Les Machines doivent être intégralement conformes au catalogue commercial dans la série du constructeur et être vendues normalement dans le commerce. Le catalogue de réparation (manuel d'entretien à l'usage des concessionnaires) original (photocopie non acceptée), ainsi que la feuille des mines (barrée rouge) ou tout autre document d'homologation à la circulation routière, devront être présentés en même temps que la Machine, lors des Vérifications Techniques.

3) Au cas où un Pilote ne pourrait présenter les fiches d'homologation aux Vérifications, sa Machine serait irrévocablement disqualifiée du Groupe Marathon et serait alors inscrite dans le Groupe Super Production.

4) Le moteur doit être d'origine du type « homologué » avec alimentation standard et accessoires (alternateur, démarreur et système complet d'allumage). Il devra rester dans sa construction totalement d'origine, seul le montage d'un radiateur d'huile est autorisé.

5) **Le principe de ce classement est simple : interdiction de changer les pièces principales au cours de l'Épreuve.**
Le Classement Marathon récompensera les Pilotes ayant terminé l'Épreuve sans avoir changé les pièces suivantes :

- **moteur,**
- **cadre,**
- **fourche** (fourreaux, tubes, Tés et bouchons),
- **bras oscillant,**
- **carters centraux, cylindre(s), culasse(s)**

Les pièces ci-dessus énumérées devront être strictement d'origine. Ces pièces seront marquées nominativement aux Vérifications Techniques. Le remplacement de l'une d'entre elles ou du moteur au cours de l'Épreuve écartera définitivement le Pilote du Classement Marathon, mais ne l'empêchera pas de continuer à figurer au Classement Général de l'Épreuve dans le Groupe Super Production (à l'exception du cadre, pour lequel la peine encourue sera la Disqualification).

6) Les autres pièces pourront être remplacées par des pièces standard dans la série du type considéré du constructeur, mais pas supprimées définitivement (ex : carénage).

7) Restent libres

- La présence du compteur et compte-tours d'origine, à condition que leur emplacement soit utilisé pour y loger des accessoires de navigation et que la vitesse de la Machine puisse être contrôlée par le Pilote ;
- Le guidon avec commandes, pontets et câbles, leviers d'embrayage et de freins, s'ils sont référencés sur le catalogue constructeur, ainsi que la présence de protège mains. Si le diamètre du guidon est différent de l'origine, seules seront acceptées les fixations commercialisées conçues pour ce type. Toute modification ou usinage ultérieurs de ces fixations sont interdits ;
- Le montage d'un amortisseur de direction ;
- La présence de grille protège phares ;
- Le phare et le feu arrière (sous réserve d'être conformes au Règlement) ;
- Les pneumatiques ;
- La transmission secondaire (pignon, couronne, chaîne). Seule la largeur de la chaîne pourra être changée, le pas restant identique ;
- Les bougies ;
- Les plaquettes ou garnitures de freins, disques AV ou AR, durites et liquide hydraulique ;
- Le(s) réservoir(s) d'essence et d'eau alimentaire (et non de refroidissement moteur) ;
- L'élément filtrant. En conservant le boîtier et le système d'origine à leur emplacement d'origine. La prise d'air est libre. Elle peut être déplacée ;

- La selle ;
- Suppression des clignotants et d'un rétroviseur, s'ils sont au nombre de deux ;
- Le porte-bagages ;
- Le sabot de protection moteur ;
- La présence de protège fourche et freins avant ;
- Le choix d'amortisseur(s) ;
- Les ressorts de fourche (les fourreaux, les tubes et les Tés de fourche devront être d'origine). Réglages internes libres ;
- Les contacteurs de béquille ;
- La dimension des cale pieds (si référencés chez le constructeur) ;
- La dimension de la pédale de frein (si référencée chez le constructeur) ;
- Le renforcement du kick d'origine ;
- La modification du circuit électrique pour l'implantation du feu arrière de brouillard ;
- Les roues : les jantes et les rayons peuvent être changés par des pièces du type renforcé, étant entendu que le moyeu de la jante reste celui d'origine du type considéré ;
- Roue avant : pour les motos équipées d'une roue avant, de diamètre 19, possibilité d'adapter une roue de diamètre 21, avec le moyeu et la largeur de la roue d'origine ;
- Roue arrière : pour les motos équipées d'une roue arrière de diamètre 17, possibilité d'adapter une roue de diamètre 18, avec le moyeu et la largeur de la roue d'origine ;
- Le moyeu de la roue arrière peut être remplacé dans le but de pouvoir monter des silent blocs pour la couronne arrière ;
- Le choix de la ligne d'échappement de la sortie du cylindre à l'extrémité du silencieux.

8) Ces Machines devront répondre, comme les autres catégories, aux normes de sécurité de l'Épreuve et être conformes au Code de la Route (avertisseur sonore, rétroviseur).
Si le moteur en a la possibilité et si la prédisposition existe sur le modèle de base, les Pilotes sont autorisés en plus du démarreur électrique existant d'adjoindre un kick starter pour la mise en route. Ces pièces devront figurer au catalogue du constructeur.
Suite au rapport des Commissaires Techniques, le Jury se réserve le droit d'accepter ou non une Machine dans ce groupe.
Toutes modifications non explicitement autorisées sont interdites.

9) Sont interdits :
- Toute modification augmentant les performances du moteur, embrayage, transmission primaire. Le système de refroidissement dans son intégralité et le système de mise en route d'origine doivent être conservés ;
- Toutes les modifications concernant le circuit électrique autres que celles précisées au chapitre « libre » ;
- Toutes les modifications du système de freinage autres que celles précisées au chapitre « libre » ;
- Toute modification ou renfort sur tout ou partie du cadre, ainsi que tout changement de matériaux, sauf renforts destinés à supporter un réservoir supplémentaire ou un porte-bagages ;
- Tout changement de matériaux sur quelque pièce que ce soit (même si celle-ci figure au catalogue du constructeur) qui ne correspondrait pas à celle effectivement montée d'origine sur le modèle présenté. L'année de référence n'étant pas celle correspondant à la première date de mise en circulation indiquée sur la carte grise, mais celle donnée par le Constructeur et ses numéros de série ;
- Tout changement d'esthétique, démontage ou retrait de pièces, d'accessoires ou d'équipements autres que ceux précisés au chapitre « libre ».

10) Nota : Des pièces pourront être prélevées par les Commissaires Techniques à des fins d'expertise et ce à tout moment de l'Épreuve.

ARTICLE T4 GROUPE 3 - QUAD

Ces machines sont basées sur des quads de série réceptionnés (à savoir autorisés à rouler sur des voies ouvertes à la circulation), qui peuvent être modifiés et/ou équipés pour la compétition Tout Terrain de Rallyes Raid.

Pour cette catégorie le nombre de roues / pneus de secours est limité à deux sur la Machine.

Les dispositions du Règlement Technique FIM pour les Rallyes Tout Terrain – catégorie Quad – sont applicables, à l'exception de celles concernant le châssis et le moteur.
Les pièces principales, châssis et le moteur (cylindre, culasse et carter moteur) utilisés, doivent être d'origine et provenir du même modèle de quad, réceptionné et vendu dans le commerce. Ces pièces peuvent toutefois être modifiées, à l'exception des carters moteurs, qui doivent être strictement d'origine.

Les carters moteur seront marqués lors des Vérifications Techniques. Toute perte du marquage entraînera des pénalités pouvant aller jusqu'à la Disqualification

En cours d'Épreuve, les réparations sont libres sur le haut moteur. Toute intervention sur le bas moteur (intérieur des carters) sera considérée comme un changement de moteur. Une fois démonté et remplacé par un moteur B, le remontage du moteur A sur la Machine comptera pour un changement de moteur, au même titre que le remplacement par un moteur C.

Le changement de moteur entraînera une pénalité :
- **Au 1er changement : 15 minutes,**
- **Au 2ème changement : 45 minutes,**
- **Tous les suivants : 2h00 à chaque changement.**

Le changement de moteur entre Pilotes est autorisé aux Étapes Marathon. Les pénalités seront appliquées aux deux Pilotes.

Pour la catégorie 2 roues motrices, seuls les moteurs monocylindres sont acceptés.

ARTICLE T5 SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT ET SILENCIEUX

1) Même lorsque les prescriptions particulières d'une catégorie autorisent le remplacement du silencieux d'origine ou de l'échappement complet, les Machines participant à une Épreuve sur route ouverte devront toujours comporter un silencieux d'échappement, conforme aux réglementations des pays parcourus au cours de l'Épreuve.

2) Le positionnement et la forme géométrique du système devront être conformes aux prescriptions techniques FIM de la discipline. En outre, une protection efficace devra être prévue afin que les tuyaux chauds ne puissent causer de brûlure.

3) Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système. Les pièces du cadre ne doivent pas être utilisées pour l'évacuation du gaz d'échappement.

4) Toute irrégularité entraînera un refus de départ jusqu'à la mise en conformité.

5) Le non-respect de la limite du niveau sonore (115dB/A avec la méthode « 2 Mètres Max ») entraînera les pénalités suivantes (Art. 79.11 du Règlement Technique Rallyes Tout Terrain) :

- **1ère infraction : 15 minutes,**
- **2ème infraction : 1h00,**
- **3ème infraction : Disqualification.**

ARTICLE T6 ÉQUIPEMENTS LUMINEUX ET ACCESSOIRES

1) Il devra être, en tous points, conforme à la Convention Internationale de la circulation routière.

2) Chaque Machine devra être équipée d'au-moins :

- un phare,
- un feu arrière homologué avec feu stop,
- Un ou plusieurs feux rouges de 21W minimum ou équivalent « lumen » dont un feu rouge antibrouillard, avec une surface minimum légale,
- un avertisseur sonore 90 Db minimum,
- un rétroviseur,
- une réserve de 6 litres d'eau (3 litres par Pilote en fixe sur la moto + 3 litres en Camel Back) au départ de chaque Étape. Le réservoir ne doit comporter qu'un seul orifice de remplissage.

3) Chaque Quad devra être équipé d'un coupe-circuit de sécurité, sans aucun système de neutralisation. Ce coupe-circuit devra être relié en permanence au Pilote. Au départ de chaque Étape et tout au long du parcours des contrôles seront effectués.
En cas d'infraction, des pénalités allant du refus de départ à la Disqualification seront appliquées par le Jury International.

4) Le(s) phare(s) et le(s) feu(x) arrière rouge(s), devront impérativement rester allumés pendant le déroulement complet de l'Épreuve et ce, afin de faciliter les manœuvres de dépassement des Pilotes / Concurrents ou des véhicules de l'Organisation. Tout manquement entraînera des pénalisations horaires. Tous les Pilotes prendront soin de se munir de pièces de rechange.

ARTICLE T7 MARQUAGE

T7P1 GÉNÉRALITÉS

1) Dans toutes les catégories : le cadre, le moteur et les moteurs de rechange sont marqués.
La Machine et le Pilote sont associés par un numéro de Course et seront identifiés par un marquage lors des Vérifications Techniques. Ces 3 éléments sont indissociables pendant toute la durée de l'Épreuve.
Sont considérées comme cadres, toutes les parties soudées entourant le moteur et supportant la colonne de direction et les ancrages de suspension arrière. Le cadre et le carter moteur, déjà marqués lors des Vérifications de départ, ou toutes autres pièces, pourront subir à tout moment, des marquages spécifiques.

2) Toute fraude constatée et notamment le fait de présenter comme intactes des marques d'identification retouchées, entraîne également la Disqualification du Pilote et/ou de l'équipage qui aurait aidé ou facilité l'accomplissement de l'infraction, ceci sans préjuger de sanctions plus graves qui pourront être demandées à la FMN, dont relève le Pilote ou le(s) complice(s).

3) Changement de moteur

Le Pilote doit respecter la procédure suivante pour changer un moteur:

a) **Les Pilotes figurant dans les 15 premiers au Classement Général et les Pilotes Élite A.S.O. doivent signaler leur intention de changer leur moteur au Responsable Technique (ou au Directeur de Course) avant 18h00. Pour les autres Pilotes avant 20h00.**

b) **le Responsable Technique vérifie le plombage du moteur à changer,**

c) **le Pilote effectue le changement du moteur,**

d) **le Responsable Technique vient mettre le plombage sur le nouveau moteur.**

Tout démontage n'ayant pas fait l'objet d'une déclaration préalable entrainera 15 minutes de pénalités supplémentaires.

Les pénalités seront appliquées le jour même pour les 15 premiers au Classement Général et pour les Pilotes Élite A.S.O. si le changement est déclaré avant 18h00. Pour les autres Pilotes, les pénalités seront appliquées le lendemain.
Les pénalités pour changement de moteur à l'Étape Marathon seront appliquées au soir de la deuxième journée pour tous les Pilotes.

4) Dans le Classement Marathon, le moteur complet (d'origine) monté sur la Machine sera marqué. D'autres marquages porteront sur :

- fourche (fourreaux, tubes et Tés),
- bras oscillant.

5) Pneus

Les deux roues / pneus pour les Motos et les quatre roues / pneus (+les 2 roues / pneus de secours) pour les Quads seront marqués pour l'Étape Marathon. (Voir Article 27P2.5)
La procédure sera annoncée au Briefing, la veille de l'Etape Marathon.

Les roues / pneus ne peuvent pas être remplacés par des roues / pneus non marqués durant les deux journées de l'Étape Marathon.

En cas de non-respect, les pénalités pour « assistance interdite » seront appliquées.

T7P2 GROUPE PILOTES ÉLITE A.S.O.

1) Avant les Vérifications Techniques, les Pilotes du Groupe Élite A.S.O. devront prévoir le passage de fils de plombage de 1mm sur l'ensemble des fixations du moteur sur le cadre (les 2 boulons, en cas de double berceau), sous peine d'une pénalisation de 150€.

2) Les carters principaux d'origine seront marqués par un sticker lors des Vérifications Techniques.

3) Le Pilote est responsable de la pérennité de ses plombages et marquages. Tout marquage perdu et non signalé aux Commissaires Techniques entraînera une pénalité à l'appréciation du Jury International.

ANNEXES

1.1 CANDIDATURE / ENGAGEMENT

1) Les conditions et tarifs d'engagement sont disponibles en téléchargement sur le site **www.dakar.com**, à compter du **15 mai 2015**. L'inscription s'effectue en ligne sur un site accessible depuis **www.dakar.com**.
Les dossiers sont à retourner au Service Concurrents, **avant le 15 Juillet pour les Pilotes Motos / Quads, avant le 1er Novembre 2015 pour les Concurrents Auto / Camion et Assistance.**

2) Le respect des dates d'échéance est impératif. Tout manquement à cette règle entraînera une majoration de 10% des montants dus à l'échéance.

3) L'Organisateur se réserve le droit de ne pas valider les inscriptions qui n'auraient pas été réglées dans leur intégralité au **31 octobre 2015**.

4) Pour tout défaut de paiement au **31 octobre 2015**, l'Organisateur se réserve le droit d'interdire la participation au Rallye pendant les 5 prochaines années.

1.2 ANNULATION ET DEMANDE DE REMBOURSEMENT

1) Les annulations de demande d'engagement et les demandes de remboursement doivent être exprimées par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception uniquement, afin d'éviter toute contestation. Les forfaits et demandes de remboursement doivent être envoyés à :

A.S.O. – Service Concurrents Dakar
253, Quai de la Bataille de Stalingrad – Immeuble Panorama B
92137 Issy les Moulineaux cedex - France

2) Le remboursement interviendra **au plus tard le 31 mars 2016**.

3) Pour toute annulation de demande d'engagement, les acomptes versés seront remboursés de la manière suivante :

Pour les véhicules de Course :

- En cas d'annulation avant le **1er septembre 2015** = **3 000€** de frais de dossier retenus ;
- En cas d'annulation après le **1er septembre 2015 = 100%** des sommes dues à échéance seront facturées et réclamées.

Pour les véhicules et personnes d'Assistance :
Après le 1er Octobre 2015, 15% de l'intégralité des sommes dues à échéance seront facturées.

4) En cas de problème grave justifié par avis médical (original du document), le remboursement partiel des sommes versées ne pourra se faire que sur demande, par Lettre Recommandée avec Accusé de Réception. **3 000€ seront retenus**.

ANNEXE 2 – BATEAU / AVION / HÉBERGEMENT / VOYAGES

2.1 BATEAU

Le prix du bateau est compris dans le tarif d'engagement de votre Machine / Véhicule.

Pour votre Assistance, les voitures ne doivent pas dépasser 2,00 m de haut (galerie comprise). Les voitures dépassant les 2,00 m de haut devront s'acquitter du forfait Véhicule à **3 700€.**

Il est impératif d'envoyer un document justifiant de la conformité du véhicule en 4 roues motrices pour que l'inscription soit validée par l'Organisation.

Les camions ne doivent pas dépasser 4,00 m de haut (mesures hors tout) : hauteur réglementaire des ponts, fils électriques, etc. **en Bolivie et en Argentine**.

Les camions dont la longueur est comprise entre :

- 9 et 11 mètres devront s'acquitter d'un forfait supplémentaire de **1 200€,**
- 11 et 13 mètres d'un forfait supplémentaire de **1 700€.**
- Au-delà, merci de prendre contact avec l'Organisation.

2.2 RESPONSABILITÉ ET ASSURANCE MARITIME

Durant les traversées maritimes, à compter de l'embarquement du Véhicule sur le port européen (transport aller) ou sur le port argentin (voyage retour), la couverture Responsabilité Civile souscrite par l'Organisateur auprès de AXA France n'est pas effective.
L'Organisation ne prendra pas en charge les dommages aux véhicules pendant le transport maritime, sauf si un dossier complet d'Assurance Complémentaire du Véhicule a été déposé auprès de l'Organisation un mois avant l'embarquement et qu'un membre de l'Équipage signe le document de contrôle au moment du dépôt du Véhicule à l'embarquement aller.

En vertu du droit maritime et des conventions internationales, la responsabilité civile du transporteur est limitée et couvre, dans de très faibles limites, les dommages et pertes relatifs aux marchandises remises *(Convention de Bruxelles de 1924 amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979).*

Ainsi, durant les mises en Parcs Fermés aux ports européen et argentin et durant le transport maritime, la responsabilité du transporteur, et donc de l'Organisateur ou de V.S.O., sera strictement limitée aux conditions légales (loi du 18 juin 1966 et décret du 31 décembre 1966) en matière de transport maritime des véhicules qui stipulent notamment des limites de réparation pour les dommages aux marchandises :
- 2 DTS (Droit de Tirage Spécial) par kilo ou 666,67 DTS par colis ou unité (taux de 1 DTS au 26/06/2015 = 1,2555€),
- maximum d'indemnisation pour un Véhicule transporté : 4 600€, en suite de pertes ou avaries.

De ce fait, il est fortement recommandé de détenir une assurance complémentaire couvrant les dommages subis par les Machines / Véhicules durant leur stationnement dans les Parcs Fermés aux ports européen, au port péruvien et au port argentin et au cours des transports maritimes organisés par l'Organisateur.
Cette assurance est facultative, mais fortement recommandée, et peut être, si choisie, souscrite auprès de l'assureur de votre choix ou auprès du Département Sport Evénements de Gras Savoye, dont les coordonnées, l'offre et le lien internet figurent sur le site du Rallye www.dakar.com (souscription possible par correspondance avant le départ du bateau mis en place par l'Organisateur, et au plus tard le 10 novembre 2015).

2.3 AVION – HÉBERGEMENT - VOYAGES

1) Pour le **Dakar 2016**, notre agence de voyage V.S.O. commercialise un certain nombre de programmes conçus autour du Rallye, dont celui de la « Journée de Repos », accessibles aux mécaniciens, aux sponsors, aux familles et amis des Pilotes / Concurrents.

Les programmes sont en cours d'élaboration et seront communiqués sur le site internet **www.dakar.com**

2) Comme chaque année, V.S.O. propose également aux Concurrents et aux assistances différents services pour une préparation optimale de votre Rallye à savoir :

- Le transport aérien vers et retour depuis Buenos Aires avec la possibilité de modifier le retour sans frais en cas d'abandon et selon disponibilité ;
- vos hébergements au départ, à l'arrivée et sur toutes les Étapes du Rallye ;
- l'assistance de V.S.O. dans la tente Concurrents sur chaque Étape du Rallye pour réorganiser vos retours en cas d'abandon, et vous assister pour tout type de services.

Le nombre de places étant limité sur ces vols et ces packages, nous vous recommandons de réserver dès à présent.

L'agence V.S.O. est aussi à votre disposition pour mettre en place toute demande spécifique à la carte et vous aider dans votre organisation pour ce **Dakar 2016.**

Retrouvez toutes les informations nécessaires sur le site www.dakar.com dans la rubrique « Offre Concurrents ».

3) **N'hésitez pas à contacter :**

V.S.O.
253, Quai de la Bataille de Stalingrad – 92137 Issy les Moulineaux cedex
Tel : 33 (0) 1 41 33 14 85 - Fax : 33 (0) 1 41 33 14 86
e-mail : vso@aso.fr ou lavigo@aso.fr

ANNEXE 3 – MATÉRIEL DE SÉCURITÉ & NAVIGATION

Tous les prestataires Sécurité et Navigation sont présents :

- tous les matins au départ du Bivouac ;
- tous les soirs à l'arrivée au Bivouac ;
- en permanence au Safety Center, à proximité des « Malles Motos » pour conseils, dépannage et/ou récupération du matériel en cas d'abandon.

3.1 BALISE DE DÉTRESSE SARSAT

1) La location de la balise de détresse Sarsat obligatoire est incluse dans le forfait Machine/Véhicule. Elle vous sera remise par la société ASTRIUM, si possible à l'embarquement au Havre pour les Pilotes / Concurrents embarquant à bord du ferry mis en place par l'Organisation ou à le 1er Janvier 2016 à partir de 07h00 pour les Pilotes / Concurrents n'ayant pas embarqués à bord du ferry mis en place par l'Organisateur.

2) **Un dépôt de garantie vous sera demandé par la société ASTRIUM.**
Vous devrez vous acquitter de cette caution lors de la réservation de votre balise de détresse Sarsat et ce avant la délivrance du matériel au port du Havre.
Votre caution couvre la balise de détresse Sarsat pour un montant de 300€, garantissant la restitution du matériel en bon état de marche.

3) En cas de détérioration de la balise de détresse Sarsat, la caution sera encaissée et une facture sera émise par ASTRIUM.
En cas d'utilisation de la balise de détresse Sarsat, les frais de remplacement de la pile et de contrôle de la balise seront facturés 300€ TTC pour les balises.

4) Les balises de détresse Sarsat devront être restituées à la fin de l'Épreuve à ASTRIUM qui assurera leur récupération sur le terrain. La caution de toute balise de détresse Sarsat non restituée à ASTRIUM avant le 29 février 2016 en état de fonctionnement, sera encaissée. Passée cette date, les éventuels litiges seront réglés directement avec le prestataire qui vous facturera 76€ HT par semaine, pour location supplémentaire.

3.2 IRITRACK (COURSE)

Se référer à l'Article 25P5 du présent Règlement.

1) La location de l'Iritrack obligatoire est incluse dans le forfait Machine / Véhicule. Il vous sera remis, par la société ASTRIUM, si possible à l'embarquement au Havre pour les Pilotes / Concurrents embarquant à bord du ferry mis en place par l'Organisateur ou à le 1er Janvier 2016 à partir de 07h00 pour les Pilotes / Concurrents n'ayant pas embarqués à bord du ferry mis en place par l'Organisateur.

Le kit d'installation, comprenant le support, les câbles et les antennes, sera envoyé par transporteur dès réception de la commande et du paiement.
Ce kit doit impérativement être installé avant les Vérifications Techniques et l'alimentation doit être branchée en direct sur la batterie.
À confirmation de votre inscription, l'Organisateur vous fera parvenir un document d'information sur cet équipement.

2) L'utilisation de cet appareil est obligatoire (sous peine de refus de départ), de même que son maintien en condition de fonctionnement, durant toute l'Épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours, Secteurs de Liaisons compris.

3) **Un dépôt de garantie vous sera demandé par la société ASTRIUM.**
Vous devrez vous acquitter de cette caution lors de la réservation de votre Iritrack et ce avant la délivrance du matériel au port du Havre.
Votre caution couvre l'Iritrack pour un montant de 1 500€ TTC, garantissant la restitution du matériel en bon état de marche.

4) En cas de détérioration du matériel loué, une facture de remise en état sera émise par ASTRIUM.

5) **Les Iritracks devront être restitués à la fin de l'Épreuve à ASTRIUM qui assurera leur récupération sur le terrain. La caution de tout Iritrack non restitué à ASTRIUM avant le 29 février 2016 en état de fonctionnement, sera encaissée.** Passée cette date, les éventuels litiges seront réglés directement avec le prestataire qui vous facturera 76€ HT par semaine, pour location supplémentaire.

3.3 TÉLÉPHONE – ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Une partie des équipements de sécurité et de survie décrits dans l'Article 47P1 peuvent être fournis, tout comme le téléphone satellite, par la société ASTRIUM.

Pour toute information relative aux trois appareils, contactez :

ASTRIUM – Département Rallye Raid
114, Avenue d'Alfortville – 94600 CHOISY-LE-ROI
Tél. : +33(0) 1 48 84 34 14 - Fax : +33(0) 1 48 52 53 54
asbc.rallye@astrium.eads.net

3.4 ÉQUIPEMENT GPS

1) Dans un souci d'égalisation des chances de chacun, l'Organisateur fournira à tous les Pilotes / Concurrents un GPS spécifique de modèle unique, aux fonctions volontairement limitées, afin de garder tout son sens à la navigation en milieu désertique.
Le GPS Unik II aura la fonction Sentinel intégrée.
L'utilisation de cet appareil est obligatoire (sous peine de refus de départ), de même que son maintien en condition de fonctionnement, durant toute l'Épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours, Secteurs de Liaisons compris.
Un maximum de deux GPS Unik II (homologués A.S.O.) pourra être autorisé par Véhicule, selon les disponibilités du prestataire.

2.a) La location obligatoire du GPS Unik II est incluse dans le forfait Véhicule.
Elle comprend :

- 1 appareil GPS « **couleur** » pour les Véhicules de la catégorie AUTO-CAMION.
- 1 appareil GPS « **couleur** » pour les Machines de la catégorie MOTO-QUAD.

Les appareils vous seront délivrés par la société ERTF, lors de l'embarquement au Havre.

2.b) Le montage du GPS Unik II nécessite un kit d'installation, non inclus dans le forfait Véhicule, que le Concurrent devra se procurer directement auprès d'ERTF. Il devra être installé impérativement avant les Vérifications ou avant la remise du GPS au Havre.

NOTA : Les Concurrents devront s'assurer de disposer des accessoires nécessaires à l'installation du GPS Unik II.

Il appartiendra aux Concurrents d'effectuer les mises en conformité suivantes :

- le montage mécanique et électrique, sous une tension d'alimentation comprise entre 9 et 24 volts continus et régulée et protégée par un fusible d'une valeur de 3 ampères.
- Le montage mécanique devra être souple et intégrer obligatoirement les silent blocs fournis.
- Le coupe-circuit principal du véhicule doit agir sur le positif mais le GPS doit être branché en direct.

3) Par ailleurs, les répétiteurs de CAP et/ou vitesse et odomètre, autre que les modèles homologués par l'Organisateur ou tout autre accessoire non homologué connectable au GPS sont interdits. Ce matériel optionnel est à acheter auprès du prestataire.

À confirmation de votre inscription, l'Organisateur vous fera parvenir un document d'information sur ces équipements.

4) **Un dépôt de garantie vous sera demandé par la société ERTF.**
Vous devrez vous acquitter de cette caution lors de votre réservation de GPS Unik II et ce avant la délivrance du matériel au port du Havre. Votre caution couvre le GPS pour un montant de 1 700€ TTC, garantissant la restitution du matériel en bon état de marche.

5) En cas de demande d'un nouveau GPS Unik II sur le terrain (suite à une détérioration ou perte du premier), une nouvelle caution vous sera demandée directement par le prestataire.
En cas de détérioration du matériel loué ou de non restitution, une facture sera émise par ERTF.

6) **Les GPS Unik II devront être restitués en fin de Rallye à ERTF qui assurera leur récupération sur le terrain. La caution de tout GPS Unik II non restitué à ERTF avant le 29 février 2016 en état de fonctionnement, sera encaissée.** Passée cette date, les éventuels litiges seront réglés directement avec le prestataire qui vous facturera **76€ HT par semaine,** pour location supplémentaire.

7) Pour tout renseignement complémentaire, contactez :

Société ERTF COMPÉTITION
Parc Technologique de Soye – 56275 PLOEMEUR
Tél. : +33 (0)2 97 87 25 85 - Fax : +33 (0)2 97 37 59 21
competition@ertf.com

3.5 FONCTION SENTINEL DU GPS

1) Afin de garantir une sécurité accrue aux Pilotes / Concurrents lors des dépassements et pour éviter les accidents, l'utilisation du Sentinel est obligatoire sous peine de refus de départ, durant toute l'Épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours.

La location obligatoire du Sentinel est incluse dans le forfait Machine / Véhicule. Le GPS Unik II avec fonction Sentinel vous sera délivré par la société ERTF, lors de l'embarquement au Havre.
À confirmation de votre inscription, l'Organisateur vous fera parvenir un document d'information sur cet équipement.

2) Pour tout renseignement complémentaire, contactez :

Société ERTF COMPÉTITION
Parc Technologique de Soye – 56275 PLOEMEUR
Tél. : +33 (0)2 97 87 25 85 - Fax : +33 (0)2 97 37 59 21
competition@ertf.com

3.6 TRIPY – UNIQUEMENT POUR LES ASSISTANCES

1) L'Organisateur fournira à tous les Véhicules d'Assistance et de Presse un Road Book électronique spécifique de modèle TRIPY TRM-II-C ; lequel apportera une aide à la navigation.

L'utilisation de cet appareil est obligatoire (sous peine de refus de départ), de même que son maintien en condition de fonctionnement, durant toute l'Épreuve, ainsi que sa mise en fonctionnement sur la totalité du parcours.

2) La location obligatoire du Road Book électronique TRIPY est incluse dans le forfait Assistance - Presse. Elle comprend un Road Book électronique TRIPY TRM-II-C.
Les vérifications du câblage seront effectuées au Havre pour les véhicules d'Assistance et de Presse partant d'Europe sur le bateau de l'Organisateur et à Tecnópolis les 31 décembre 2015 et 1 janvier 2016 pour les autres véhicules.
Les appareils vous seront délivrés à Tecnópolis, lors des Vérifications Administratives, par la société TRIPY.

Il vous appartiendra, avant votre arrivée au Havre (pour les véhicules d'Assistance et de Presse embarquant à bord du ferry mis en place par l'Organisateur) ou à (pour les autres véhicules), d'effectuer les mises en conformité suivantes :

- le montage d'un support de fixation à boule de type RAM-MOUNT ;
- le montage d'une antenne GPS (antenne magnétique à poser sur le toit du véhicule et câble d'antenne ramené à l'endroit où est installé la fixation de l'équipement) ;
- le montage d'un câble d'alimentation - tension 9 à 30 V DC – alimentation permanente en direct de la batterie (pas derrière le contact du véhicule, ni derrière un coupe circuit).

Afin de procéder à l'installation de ces trois accessoires avant votre arrivée au Havre ou à Buenos Aires, il vous sera nécessaire de commander ces accessoires spécifiques auprès de notre prestataire TRIPY qui vous les livrera accompagnés d'une notice de montage détaillée et qui vous les facturera.

3) Lors des Vérifications Administratives, TRIPY vous demandera de signer un document l'autorisant à prélever une caution de 1 000€ sur votre carte de crédit pour chaque Road Book électronique délivré. Cette caution garantit la restitution du matériel au retour à Rosario, en temps et en heure, et en bon état de marche. Ce document de caution sera téléchargeable sur le site www.dakar.com afin de vous permettre de le compléter avant les Vérifications Administratives et ainsi raccourcir votre temps de passage à ces Vérifications.

4) En cas de demande d'un nouveau Road Book électronique TRIPY sur le terrain (suite à une détérioration ou perte du premier), une nouvelle caution vous sera demandée directement par le prestataire. En cas de détérioration du matériel loué, une facture sera émise par TRIPY.

5) Les Road Book électroniques TRIPY devront être restitués à TRIPY, et ce, en fin de Rallye au Parc Assistance à Rosario, le 16 janvier 2016 au plus tard. En cas d'abandon en cours de Rallye, le matériel doit impérativement être restitué au personnel TRIPY présent dans les Bivouacs. Un reçu vous sera remis en échange du matériel. La non-restitution du Road Book électronique TRIPY au-delà des dates du Rallye entraînera la retenue de votre caution.

6) Pour tout renseignement complémentaire, contactez :

TRIPY S.A.
Faubourg de Bruxelles, 320 – B6041 Gosselies – Belgique
Tél. : +32 (0)71 34 74 90 - Fax : +32 (0)71 34 73 99
dakar@tripy.be

3.7 E-TRACK - UNIQUEMENT POUR LES ASSISTANCES

1) La location de l'E-track (ou système équivalent) est facultative pour les véhicules d'assistance. Elle devra s'effectuer auprès de la société Astrium.

2) L'Etrack vous sera remise le jour des Vérifications Administratives par notre prestataire, la société Astrium.
Le kit d'installation, comprenant le support, les antennes et les câbles vous sera envoyé par transporteur dès réception de la commande et du paiement.

Le prestataire vous fera parvenir un document d'information sur cet équipement.

Pour tout renseignement complémentaire, contactez :

ASTRIUM – Département Rallye Raid
114, Avenue d'Alfortville – 94600 CHOISY-LE-ROI
Tél. : +33(0) 1 48 84 34 14 - Fax : +33(0) 1 48 52 53 54
asbc.rallye@astrium.eads.net

ANNEXE 4 – MARQUES DAKAR

La marque dénominative Dakar et le logo Dakar sont la propriété exclusive d'A.S.O.. L'utilisation de la dénomination et du logo Dakar est strictement limitée à l'utilisation faite par l'organisateur, les partenaires de l'épreuve et les licenciés autorisés, dans les conditions des présentes et du règlement de l'épreuve.

L'utilisation du « logo Dakar » est strictement interdite.

Seul un logo composite « concurrent du Dakar » peut être utilisé dans les règles d'application expliquées sur http://www.dakar.com/dakar/2015/fr/chercher-des-sponsors.html

ANNEXE 5 – COUVERTURE IMAGE

1) Afin de permettre une diffusion et une promotion du DAKAR les plus larges possibles, toute personne participant au DAKAR et soumise au respect de son règlement (ci-après dénommée les Concurrents) reconnaît que sa participation à l'Épreuve autorise l'Organisateur et ses ayants-droits ou ayants-cause à reproduire et à représenter, sans rémunération d'aucune sorte, ses nom, voix, image, biographie et plus généralement sa prestation sportive dans le cadre du DAKAR de même que la/les marque/s de ses équipementiers, constructeurs et sponsors, sous toute forme, sur tout support existant ou à venir, en tout format, pour toute communication au public dans le monde entier, pour tout usage y compris à des fins publicitaires et/ou commerciales sans aucune limitation autre que celles visées ci-après, et pour toute la durée de la protection actuellement accordée à ces exploitations par les dispositions législatives ou réglementaires, les décisions judiciaires et/ou arbitrales de tout pays ainsi que les conventions internationales actuelles ou futures, y compris pour les prolongations éventuelles qui pourraient être apportées à cette durée.

Cependant, l'Organisateur, lorsqu'il autorisera un tiers à utiliser des images de l'Épreuve à des fins publicitaires ou promotionnelles, n'autorisera pas ce tiers à utiliser le nom, la voix, l'image, la biographie ou la prestation sportive d'un Concurrent non plus que la marque de son sponsor ou équipementier ou constructeur en vue d'une association directe entre ce coureur, la marque de son sponsor ou équipementier et le produit, le service, la marque ou le nom commercial dudit tiers sans l'autorisation expresse du coureur, sponsor ou équipementier concerné.

2) Tous les Concurrents et tous les accompagnateurs ne pourront filmer des images relatives au DAKAR, quels que soient les moyens utilisés et le but dans lequel elles sont filmées, sans l'autorisation préalable et écrite de l'Organisateur. À cet effet, les demandes écrites devront être adressées au plus tard le 1er décembre précédent le départ de l'épreuve à l'adresse suivante :

A.S.O. – Service Télévision
Immeuble Panorama B
253, Quai de Stalingrad - F-92130 ISSY LES MOULINEAUX
+33 (0)1 41 33 14 10 - asotv@aso.fr

ANNEXE 6 - CAMÉRAS EMBARQUÉES

DESCRIPTIF TECHNIQUE					
CAMÉRAS EMBARQUÉES MOTO – Type GoPro					
Produits	Qté	Poids Unitaire (Kg)	Poids Total (Kg)	Dimensions Unitaires L x l x h (mm)	Puissance nécessaire (Volt x Amp = Watt)
Voir Article 25P6 CAMERAS EMBARQUEES (Page 39)					

ANNEXE 7 - DAKAR SERVICE CENTER

Au-delà des valeurs que les partenaires partagent avec le Dakar, une de leurs principales priorités est d'accompagner les Concurrents dans leur aventure!

Le Dakar Service Center est un espace situé à l'intérieur de chaque Bivouac où plusieurs partenaires de l'Épreuve offrent un service technique ou de confort aux Pilotes / Concurrents du Dakar pendant tout le Rallye.

La newsletter de Décembre vous donnera tous les détails des services proposés sur le Dakar Service Center 2016.

ANNEXE 8 – LEXIQUE ROAD BOOK

PISTES / TRACKS / PISTAS

	ROUTE	ROAD	RUTA
RO	ROUTE	ROAD	RUTA
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY	DOBLE CALZADA
	PISTE TRACEE	TRACK	PISTA EXISTENTE
	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA
P	PISTE	TRACK	PISTA
GD	GRAND	BIG	GRANDE
Gd P	GRANDE PISTE	BIG TRACK	PISTA GRANDE
PS	PISTE SINUEUSE	WINDING TRACK	PISTA SINUOSA
PPS	PISTE PRINCIPALE SINUEUSE	WINDING MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL SINUOSA
PP	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL
P//	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS	PISTAS PARALELAS
HP	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA
HP	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN	FUERA DE PISTA PROHIBIDO

SECURITE / SAFETY / SEGURIDAD

!	ATTENTION	DANGER 1	PELIGRO 1
!!	DANGER	DANGER 2	PELIGRO 2
!!!	GROS DANGER	DANGER 3	PELIGRO 3
DZ 30	DEBUT de Zone vitesse limitée	START of Zone controled speed	COMIENZO de zona de control de velocidad
30 50 90	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	LIMITE DE VELOCIDAD
FZ 30	FIN de Zone vitesse limitée	END of Zone controled speed	FIN de zona de control de velocidad
STOP	STOP	STOP	STOP
WPM	WAYPOINT MASQUE	WAYPOINT MASKED	WAYPOINT OCULTO
WPE	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE
WPS	WAYPOINT SECURITE	WAYPOINT SAFETY	WAYPOINT SEGURIDAD
100m	DISTANCE	DISTANCE	DISTANCIA
CP	CONTRÔLE DE PASSAGE	PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO
	CP	PC	CONTROL DE PASO
CPs	CONTRÔLE DE PASSAGE SECURITE	SAFETY PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO SEGURIDAD
CPLs	CP LIAISON SECURITE	ROAD SECTION SAFETY PC	CP SEGURIDAD ENLACE

ZONES / AREAS / ZONAS

DEP	DEPART	START	LARGADA
DSS	DEPART SECTEUR SELECTIF	START OF SELECTIVE SECTION	LARGADA SECTOR SELECTIVO
ARR	ARRIVEE	FINISH	LLEGADA
ASS	ARRIVEE SECTEUR SELECTIF	FINISH OF SELECTIVE SECTION	LLEGADA SECTOR SELECTIVO
	CHRONO	CLOCK	CRONOMETRAJE
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF SERVICE AREA	COMIENZO DE ZONA DE ASISTENCIA
	FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF SERVICE AREA	FIN DE ZONA DE ASISTENCIA
V	VILLAGE	VILLAGE	PUEBLO
BIVOUAC	BIVOUAC	CAMP	CAMPAMENTO
	ZONE SENSIBLE	SENSITIVE ZONE	ZONA SENSIBLE
	STATION ESSENCE	PETROL STATION	GASOLINERA

SPECIFICITES / SPECIFICITIES / ESPECIFICIDADES

	SOMMET	SUMMIT	CUMBRE
	CUVETTE	DIP	BADÉN
	BOSSE	BUMP	LOMADA
	COMPRESSION	COMPRESSION	COMPRESIÓN
	SAIGNEE	DITCH	CORTE
	RADIER	STEP	CORTE ABRUPTO
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN	DESCENSO EN ESCALON
	MARCHE EN MONTEE	STEP UP	SUBIDA EN ESCALON
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE	DERRUMBE
	ORNIERE	RUT	RODADA
	ONDULATION BOSSELE	UNDULATION	ONDULACIÓN
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE	ENCIMA/DEBAJO DE PUENTE
	GUE	FORD	VADO CON AGUA
	TROU	HOLE	HUECO
	BORNE	CAIRN	MOJÓN
GV	GRAVIER	GRAVEL	TIERRA
	CAILLOUX	ROCKS	PIEDRAS
CX	CAILLOUX	ROCKS	PIEDRAS
EMP	EMPIERRE	ROCKY	PEDREGOSO
	SABLE	SAND	ARENA
SA	SABLE	SAND	ARENA
	LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	BANCO DE ARENA
	DUNES	DUNES	DUNAS
DN	DUNE	DUNE	DUNA
DNT	DUNETTE	SMALL DUNE	DUNA PEQUEÑA
	DUNE CASSEE	BROKEN DUNE	DUNA ROTA
ERG			
ORN	ORNIERE	RUT	RODADA
	ARBRE	TREE	ARBOL
	PALMIER	PALM TREE	PALMERA
	ARBUSTE	SHRUB	ARBUSTO
	HERBES	TALL GRASS	HIERBAS
VG	VEGETATION	VEGETATION	VEGETACION
	MONTAGNE	MOUNTAIN	MONTAÑA
	RIO ASSECHE	DRY RIVER	RÍO SECO
RIO	RIO ASSECHE	DRY RIVER	RÍO SECO
	DEVERS	CAMBER	PERALTE NEGATIVO
EFF	EFFONDRE	COLLAPSED	DERRUMBE
MVS	MAUVAIS	BAD	MALO
S	SINUEUX	TWISTY	SINUOSO
SER	SERRE	TIGHT	QUE CIERRA
MOY	MOYEN	MEDIUM	MEDIO
NBX	NOMBREUX	MANY	MUCHOS
E3	ETROIT	NARROW	ANGOSTO
DEF	DEFONCE	ROUGH	DURO

ELEMENTS / ELEMENTS / ELEMENTOS

	CITERNE	WATER TANK	TANQUE DE AGUA
	RUINES	RUINS	RUINAS
	MAISON	HOUSE	CASA
	BATIMENTS	BUILDINGS	EDIFICIOS
	EGLISE	CHURCH	IGLESIA
	CIMETIERE	CEMETERY	CEMENTERIO
	MONUMENT	MONUMENT	MONUMENTO
	FORT	FORT	FUERTE
	BORNE	KILOMETRE MARKER	MARCADOR DE KILOMETRAJE
	FUT	BARREL	TAMBOR
	PIPELINE	PIPELINE	OLEODUCTO
	VOIE FERREE	RAILROAD	FERROCARRIL
	PUIT	WELL	POZO
	TUNNEL	TUNNEL	TÚNEL
	MINE	MINE	MINA
	ENCLOS	PINFOLD	CORRAL ANIMALES
	MURET EN PIERRE	LOW STONE WALL	MURO DE PIEDRA
	MURET	LOW WALL	MURO
	CLOTURE	FENCE	ALAMBRE
	PORTAIL BARRIERE	GATE BARRIER	TRANQUERA
	PASSAGE CANADIEN	NO CATTLE PASSAGE	GUARDA GANADO
	PNEUMATIQUE	TYRE	NEUMÁTICO

ELECTRIQUE / ELECTRIC / ELECTRICO

	POTEAU PIQUET	POST	POSTE ESTACA
	POTEAU ELECTRIQUE	ELECTRIC POLE	POSTE ELÉCTRICO
	PYLONE ELECTRIQUE HAUTE TENSION	HIGH VOLTAGE LINE	POSTE ELÉCTRICO ALTA TENSIÓN
	ELECTRIQUE	ELECTRIC	ELÉCTRICO
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE	LINEA ELÉCTRICA
	ANTENNE	ANTENNA / MAST	ANTENA
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE	ALAMBRADO DE PÚA

DIRECTIONS / DIRECTIONS / DIRECCIONES

	PANNEAUX	PANELS	CARTEL
AD	A DROITE	ON THE RIGHT	A LA DERECHA
AG	A GAUCHE	ON THE LEFT	A LA IZQUIERDA
D	DROITE	RIGHT	DERECHA
G	GAUCHE	LEFT	IZQUIERDA
G/D	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT	IZQUIERDA / DERECHA
D/G	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT	DERECHA / IZQUIERDA
	DESCENTE	DOWNHILL	BAJADA
	VERS	TOWARDS	HACIA
	MONTEE	UPHILL	SUBIDA
BETW	ENTRE	BETWEEN	ENTRE
C	CAP	BEARING	RUMBO (CAP)
DS	DANS	IN	EN / ADENTRO
RLT	RALENTIR	SLOW DOWN	DESPACIO
RP	REPRISE REPRENDRE	TO TAKE	RETOMAR
QT	QUITTER	LEAVE	DEJAR
TD	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT	DERECHO
TDSPP	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK	DERECHO SOBRE PISTA PRINCIPAL
TDRPP	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD	DERECHO SOBRE RUTA PRINCIPAL
TJS	TOUJOURS	ALWAYS	SIEMPRE
±√	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE	POCO VISIBLE
OBLIC	OBLIQUE	OBLIC	OBLIC
IMP	IMPERATIF	IMPERATIVE	IMPERATIVO

RÈGLEMENT GÉNÉRAL ASSISTANCE

AI. RÉGLEMENTATION SPORTIVE - ASSISTANCE

Avant-propos :

Le **Directeur de Course Adjoint aux Assistances**, nommé par le Comité d'Organisation sera en charge, avec son équipe, du bon respect du Règlement Assistance.
Il sera notamment en mesure de faire appliquer les sanctions relatives aux infractions constatées. Les contrevenants devront se soumettre à son autorité.
Le paiement des amendes devra être effectué auprès du Directeur de Course Adjoint aux Assistances, à ses subordonnés dans un délai maximum de 48 heures après notification, sous peine d'immobilisation du ou des véhicules incriminés.

En relation permanente avec le(s) Directeur(s) de Course et l'Organisateur, il communiquera lesdites infractions afin que les sanctions sportives et/ou pécuniaires définies dans ce Règlement soient appliquées le cas échéant.

Terminologie : se référer aux Règlements Particuliers du Rallye **Dakar 2016.**

Pour des raisons de sécurité, il est obligatoire d'inscrire au moins deux personnes dans chaque Véhicule d'Assistance.

Permis de conduire : toute personne accréditée en Assistance et étant amenée à conduire les véhicules listés ci-dessous, devra obligatoirement posséder un permis de conduire adéquat au type de véhicule.

ARTICLE A1 - VÉHICULES D'ASSISTANCE ADMIS

La nature des terrains et des sols, les risques météo, la dangerosité de certaines routes et pistes, la traversée de la Cordillère, imposent une réglementation des véhicules admis dans la catégorie Assistance.

1) LES VÉHICULES D'ASSISTANCE

a) Catégorie véhicule léger 4x4 (permis B)

- **Les véhicules 4x4 de série** essence ou diesel sans aménagement spécifique, pour une capacité maximale de 9 personnes, dans le respect de la carte grise.
- **Les véhicules 4x4 équipés pour la piste** : équipés d'arceaux, baquets et harnais.
  Seuls ces véhicules 4x4 équipés seront autorisés à aller sur le Secteur Sélectif en cas de circonstances exceptionnelles et après acceptation par l'Organisateur.
- **Les véhicules utilitaires 4x4 de série.**

Les véhicules légers 4x4, embarquant sur le(s) bateau(x) de l'Organisateur, ne devront mesurer en aucun cas **plus de 2,00m de haut (galerie comprise),** sous peine de devoir s'acquitter du forfait véhicule Assistance auto 4x4 + de 2m de haut.

4 roues motrices

4 roues motrices

2 roues motrices

SONT INTERDITS :

- **Les véhicules 2 roues motrices.**

b) Les camions d'Assistance

- **Catégorie T5** : Les camions de série tout terrain de plus de 3,5 tonnes, conformément à la réglementation Camion T4, même s'ils ne bénéficient pas de l'homologation FIA.
  Ces véhicules sont les seuls à pouvoir accéder au parcours des Secteurs Sélectifs après acceptation par l'Organisateur.

- **Catégorie T5.1** : Les camions porteurs de série (de type « chantier ») en version 6x4 ou version 8x4. Le poids total en charge autorisé est respectivement de 26 et 32 tonnes.

Attention : les modèles avec un seul essieu moteur ne seront pas autorisés (4x2, 6x2, 8x2). La longueur des camions T5.1 doit être conforme au code Européen, soit un maximum de 12 mètres.

Ces véhicules ne devront **en aucun cas mesurer plus de 4,00 m de haut (galerie comprise).** Attention : les hauteurs limites sont à 4 mètres en Amérique du Sud pour les ponts, lignes électriques, etc.

Les camions dont la longueur est comprise entre 9 et 11 mètres devront s'acquitter d'un forfait supplémentaire de 1 200€, ceux dont la longueur est comprise entre 11 et 13 mètres, d'un forfait supplémentaire de 1 700€. Au-delà, merci de prendre contact avec l'Organisateur.

T5 | T5.1 6x4 | T5.1 8x4 | 2 roues motrices

SONT INTERDITS :

- **Les véhicules 2 roues motrices.**

2) LES VÉHICULES DE CONFORT

a) Les camping-cars, bus aménagés et camions 4x2 aménagés en cellule de vie.

Règles générales :
1 - Ces véhicules devront rester en intégralité dans leur configuration « espace à vivre » **et ne pourront en aucun cas être dédiés au transport de pièces.**

2 - L'Organisateur ne pourra être tenu responsable, si ce type de véhicules se trouvait dans l'incapacité d'accéder à certains Bivouacs.

3 - Ces types de véhicules ne pourront pas stationner sur les voies aménagées à l'intérieur des Bivouacs, **sous peine d'une pénalisation de 500€ par infraction constatée. Toute récidive pouvant entraîner des pénalités allant jusqu'à l'Exclusion.**

4 - Pour ces trois types de véhicules, il convient de déposer un dossier de demande d'engagement auprès du Service Sportif de l'Organisateur, accompagné de photos extérieures et intérieures (plaque d'immatriculation lisible) et de la photocopie de la carte grise. Toute inscription devra être faite **avant le 31 août 2015**. Passée cette date, aucune demande ne pourra être prise en compte.
5 – Le nombre de camping-cars est limité aux 50 premiers inscrits.
Pour les camping-cars utilisant le transport maritime proposé par l'Organisation, le départ d'Europe se fera obligatoirement sur un bateau anticipé *(le port et la date vous seront communiqués ultérieurement).*

➢ **Les camping-cars :**

De type standard, **de moins de 8,5m** (exemple : Sailer 669, Ford transit, Mercedes Rapido, Hymer, Autostar, etc.) pourront être acceptés, même avec 2 roues motrices.

Les caravanes sont interdites.

➢ **Les bus aménagés :**

Ils ne pourront, en aucun cas, être embarqués sur le(s) bateau(x) de l'Organisateur, au départ d'Europe et au retour d'Argentine.

➢ **Les camions 4x2 aménagés en « cellule de vie »** (longueur maxi 9,5m) :

Seront acceptés aux conditions :

- **Que 2 camions T5 toutes roues motrices soient déjà inscrits sous le même nom de team.**

Un Concurrent a l'interdiction de stationner ou de faire stationner son/ses camping-car(s), bus aménagé(s) ou assimilés, non accrédité(s) par l'Organisateur, dans un rayon minimum de 2 km autour des Bivouacs.
Seuls les véhicules accrédités seront admis dans cette zone, **sous peine d'une pénalisation de 1 000€ par infraction constatée. Toute récidive pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'Exclusion.**

SONT INTERDITS :

- **Les caravanes**
- **Les camping-cars de plus de 8,50m de long**
- **Les camions 2 roues motrices transportant même partiellement des pièces mécaniques.**

b) Les remorques plateau

Pour des contraintes d'ordre logistique, liées principalement aux capacités de remplissage des différents ponts (de hauteur différente) du bateau mis en place au départ d'Europe et au retour d'Argentine, l'Organisateur a dû mettre en place des mesures très strictes :

Ce type de matériel, doit faire l'objet d'une demande d'acceptation avec photos auprès du Service Sportif de l'Organisateur. **Toute inscription de remorque devra être faite avant le 31 août 2015**. Passée cette date, aucune demande ne pourra être prise en compte.

- **Remorques plateau pour Auto et Moto - Quad** : Leurs dimensions maximales n'excéderont pas H : 1m, L : 6m, l : 2,5m. **Celles chargées sur le bateau de l'Organisateur devront être vides de tout véhicule et matériels et seront dissociées du véhicule les tractant.**

- **Remorques plateau pour Camion** : Leurs dimensions maximales n'excéderont pas H : 1m, L : 9m, l : 2,5m. **Les remorques à double articulation (dolby), double essieu et/ou double étage sont strictement interdites.** Les remorques camions chargées sur le bateau de l'Organisateur pourront être embarquées accrochées au véhicule les tractant, et supporter un camion (Assistance ou Course). **Mais ne pourront, en aucun cas, transporter du matériel (pneus, etc.).**

SONT INTERDITS :

- Les remorques plateau remplies de pneus ou tout autre matériel ;
- Les remorques fermées, articulées et à double étage ;
- Les camions remorques et porte-chars ;
- Les cellules bâchées.

c) Les semi-remorques

Les semi-remorques pourront être acceptées dans certaines conditions et après présentation et acceptation d'un dossier auprès du Service Sportif de l'Organisateur **avant le 31 août 2015.**

Ce type de véhicule suivra le Rallye par l'Itinéraire d'Assistance et ne pourra pas accéder à l'intérieur du Bivouac. L'Organisation fera ses meilleurs efforts pour prévoir un emplacement à proximité de chaque Bivouac pour ce type de véhicule.

L'information concernant cet emplacement sera à disposition des Concurrents concernés au El Central, la veille de chaque Etape.

Lors de la journée de repos et lors de circonstances exceptionnelles et si les conditions le permettent, les semi-remorques seront autorisées à l'intérieur du Bivouac, conformément aux instructions données par l'Organisation.

3) A l'embarquement **au Havre** ainsi qu'aux Vérifications Administratives et Techniques de l'Épreuve, l'Organisateur se réserve le droit de refuser tout véhicule qui ne lui paraîtrait pas adapté ou qui ne correspondrait pas au véhicule déclaré.
Aucun changement de véhicule ne sera possible, une fois les Vérifications Techniques passées à Tecnópolis .

4) **Lorsqu'un véhicule d'Assistance ou de Course transporte une Moto, un Quad ou une Voiture pendant le transport bateau, le Pilote ou le Concurrent doit obligatoirement le signaler à l'Organisation au moment de l'embarquement au port des trajets Aller et Retour.**
Tout manquant sera pénalisé de 500€ par Machine / Véhicule.

ARTICLE A2 – ÉQUIPAGES ASSISTANCE

1) EST ADMISE SUR INVITATION TOUTE PERSONNE DE PLUS DE 18 ANS.

2) LES ÉQUIPAGES D'ASSISTANCE POURRONT ÊTRE COMPOSÉS DE :

- **Véhicule léger 4x4 (permis B) :** 1 à 9 personnes, suivant le type du véhicule engagé dans les limites autorisées par la Carte Grise du véhicule.
- **Catégorie T5 :** 1 à 5 personnes, si l'homologation de série du camion a été prévue pour 5 personnes, et que cette mention est portée sur les documents de circulation (4 portes pour utilisation en 5 places).
- **Catégorie T5.1 :** au moins 2 personnes, suivant l'homologation de série du camion.
- **Camping-car, Mobil-Home et bus aménagés :** 1 à 3 ou 4 personnes dans les limites autorisées par la carte grise.
- **Transport de personnes** : le nombre maximum de personnes transportées ne pourra pas être supérieur à 9.

Seules les personnes accréditées ont le droit de voyager dans les Véhicules d'Assistance. Pour toute demande de passager(s) supplémentaire(s), un dossier devra être transmis à l'Organisateur, qui pourra, selon les conditions, accepter ou non un membre supplémentaire.

3) Les licences FIA ne sont pas nécessaires pour les équipages des Véhicules d'Assistance.
En camion, il est autorisé que seule une personne à bord possède le permis poids lourd.

4) **Il ne sera autorisé aucun changement et/ou permutation de membres d'équipage dans les Véhicules d'Assistance, une fois que l'équipage aura été contrôlé aux Vérifications Administratives, sous peine d'une pénalisation de 500€, par infraction et par membre d'équipage d'Assistance** ; sauf pour les Team Managers Dakar engagés comme tels ou sur autorisation exceptionnelle de l'Organisateur.

5) Si un membre de l'équipage d'assistance quitte son véhicule pour une raison de force majeure, le véhicule pourra continuer sa mission, à condition que l'Organisateur en soit informé. **En aucun cas, ce membre ne pourra être remplacé.**
Pendant l'Épreuve, suite à des circonstances exceptionnelles et sur autorisation de l'Organisateur, une personne pourra être autorisée à continuer seule à bord de son véhicule.

6) Toute infraction pourra entraîner l'Exclusion du Véhicule d'Assistance.

ARTICLE A3 – BRIEFING ASSISTANCE

Un Briefing général Assistance aura lieu à Tecnópolis, le 1er Janvier 2016 à 20h00.

La présence d'au-moins un membre de l'Équipage du Véhicule d'Assistance est obligatoire, sous peine d'une pénalisation de 500€.

ARTICLE A4 – ENGAGEMENTS ASSISTANCE

Conforme au Règlement Particulier : Article 14P et Annexe 1.

Tout engagement "Assistance" devra être rattaché à un Pilote / Concurrent en Course pour être accepté.

ARTICLE A5 – IDENTIFICATION ASSISTANCE

1) Une puce électronique d'identification type « RFID » sera apposée sur tous les véhicules d'Assistance. Elle sera contrôlée aux entrées et sorties de Bivouac et l'équipage desdits véhicules ainsi que l'équipage lui-même devra se soumettre aux contrôles.

2) Un bracelet d'identification, équipé d'une puce électronique d'identification type RFID sera remis à chaque membre d'équipage inscrit en Assistance, lors des Vérifications Administratives à Tecnópolis. Ce bracelet est individuel et ne peut être échangé ou cédé à aucun moment. Il servira notamment à accéder au Bivouac et à la restauration et pourra être contrôlé sur demande à tout moment.

Le n° d'appel d'urgence du PCO +33 1 41 33 02 10 est inscrit sur ce bracelet, qui doit être porté en permanence.
En cas de perte ou de détérioration, les participants devront en demander un nouveau au Service Concurrents, en échange du bracelet défectueux le cas échéant.

ARTICLE A6 – ATTRIBUTION DES NUMÉROS ET ORDRE DE DÉPART

A6.1 ATTRIBUTION DES NUMÉROS

Les numéros seront attribués à la discrétion du Comité d'Organisation.

A6.2 ORDRE DE DÉPART

Pendant le Rallye, les départs seront libres, sauf sur certaines Étapes où des créneaux horaires seront imposés et indiqués au timing remis aux participants lors des Vérifications Administratives à Tecnópolis.
Dans certains cas, précisé lors du Briefing, les départs seront réalisés par ordre de numéro, il sera remis un Carton de Pointage à chaque équipage. Tout équipage ne respectant pas cette procédure sera pénalisé par une immobilisation du véhicule de 2 heures à l'entrée du Bivouac.

ARTICLE A7 – POINTAGE / TRIPY

A7.1 GÉNÉRALITÉS

Les Véhicules d'Assistance seront autorisés à quitter la course la veille de la dernière Étape pour se rendre en avance à **Rosario**. Cette autorisation sera établie par le Directeur de Course Adjoint aux Assistances, sur demande.

A7.2 TRIPY

1) Les Véhicules d'Assistance seront tous équipés d'un système TRIPY, ayant la double fonction de lecteur de Road Book automatique et de GPS.
La location est inclue dans le forfait véhicule, sauf pour les véhicules passant de Course en Assistance, qui devront s'acquitter de la location de l'appareil auprès du prestataire de l'Organisateur (TRIPY), en fonction de la disponibilité du matériel.

2) Procédure de contrôle :
Tous les soirs, à l'arrivée au Bivouac les données contenues dans le GPS TRIPY seront transmises par radio à l'ordinateur d'un technicien. Si des irrégularités sont notées (Way Point, vitesse, etc.), alors un contrôleur rédigera un constat d'infraction qu'il fera signer à l'Équipage et les pénalités seront appliquées sur place.

3) Pendant toute la durée du Rallye, l'Équipage est tenu responsable du bon fonctionnement de son GPS TRIPY. Le TRIPY devra être en fonctionnement et rester connecté en permanence, pendant toute la durée de chaque Étape.

4) Tout incident, du fait de l'Équipage (perte, destruction, mise hors tension, etc.) et/ou toute tentative de fraude ou manipulation constatée entraînera les pénalisations suivantes :

- 1ère infraction : amende de 300€,
- 2ème infraction : amende de 500€,
- 3ème infraction : plombage de l'ensemble des ouvertures et immobilisation du Véhicule d'Assistance jusqu'au départ du Bivouac du 1er Camion de Course pour une auto d'Assistance ou du dernier Camion de Course pour un Camion d'Assistance lors de l'Étape suivante.
- 4ème infraction : Exclusion.

5) En cas de contestation du rapport (vitesse, itinéraire), l'Équipage déposera le montant de l'amende en garantie auprès du Directeur de Course Adjoint aux Assistances, afin de faire effectuer le « déloadage » du TRIPY au Safety Center par un technicien spécialisé. Si le contrôle se révèle négatif, le montant du dépôt de garantie sera restitué à l'Équipage.

ARTICLE A8 - ROAD BOOK / ITINÉRAIRE ASSISTANCE

A8.1 ROAD BOOK

En plus du Road Book intégré dans le TRIPY, les Équipages d'Assistance recevront un Road Book papier lors des Vérifications Administratives à .

A8.2 ITINÉRAIRE

1) Le respect de l'Itinéraire tel que décrit dans le Road Book est strictement obligatoire. Les Véhicules d'Assistance ont l'obligation de suivre intégralement chacune des Étapes sous peine d'Exclusion. Ils ne pourront pas éviter une Étape pour ensuite revenir à la Course, sauf après demande spécifique et acceptation auprès du Directeur de Course Adjoint aux Assistances.

2) Le non-respect de l'Itinéraire entraînera les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : amende de 300€,
- 2ème infraction : amende de 500€,
- 3ème infraction : plombage de l'ensemble des ouvertures et immobilisation du Véhicule d'Assistance jusqu'au départ du Bivouac du 1er Camion de Course pour une auto d'Assistance ou du dernier Camion de Course pour un camion d'Assistance lors de l'Étape suivante.
- 4ème infraction : Exclusion

ARTICLE A9 – CODE DE CONDUITE ASSISTANCE

A9.1 COMPORTEMENT GÉNÉRAL

1) Les véhicules et personnes inscrits dans la catégorie Assistance se doivent d'avoir un comportement respectueux tant sur la route que face :

- aux autorités et populations des pays traversés,
- aux autres Pilotes / Concurrents,
- aux personnels de l'Organisation.

2) Toute incivilité constatée donnera lieu à une pénalité de 500€.
Toute récidive sera jugée par le Directeur de Course Adjoint aux Assistances et donnera lieu à des pénalisations pouvant aller jusqu'à l'Exclusion.

3) Il est interdit de laisser ses roues et/ou pneumatiques crevés ou endommagés sur l'Itinéraire. Tout équipage surpris à enfreindre cette règle sera pénalisé de **1 000€ par pneu ou roue**. Toute récidive pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'Exclusion.

A9.2 ACCIDENT

Tout Équipage d'Assistance impliqué dans un accident entraînant des dommages corporels, fera l'objet d'une enquête par le Collège des Commissaires Sportifs. En fonction des circonstances, des pénalités pouvant aller jusqu'à l'Exclusion pourront être appliquées.

A9.3 CONSIGNES OBLIGATOIRES RELATIVES AUX FORMALITÉS DOUANIÈRES

1) PACKING LIST

- Est désigné « Packing List » le document administratif officiel d'importation temporaire de chaque véhicule, quel que soit sa catégorie, en Course ou en Assistance. Il est obligatoire pour chaque Pilote / Concurrent, quel que soit sa nationalité et le pays d'origine du véhicule d'Assistance.

- La Packing List sera remplie par le Pilote / Concurrent avec la plus grande attention et inclura :
  - Les références du véhicule,
  - De manière détaillée l'ensemble des biens et matériaux transportés ainsi que leur valeur marchande,
  - Tout autre véhicule léger se trouvant à bord du véhicule (vélo, moto, quad, scooter, etc.).

- Les biens transportés doivent scrupuleusement rester identiques du départ d'Europe et/ou l'arrivée **à l'Argentine**, au passage de la dernière frontière APRES l'Épreuve, et se conformer à la Packing List.

- Ce document doit être conservé en permanence par le Pilote / Concurrent, qui doit en remettre une copie au déclarant en douane du Rallye ainsi qu'à l'Organisateur, lors des Vérifications Administratives, et/ou de l'embarquement **au Havre**.

- Aucun passage de frontière ne peut se faire sans ce document.

2) PASSAGE DES FRONTIÈRES

A chaque frontière, tout véhicule de Course ou d'Assistance doit obligatoirement se présenter aux contrôles mis en place par le déclarant en douane, en plus du passage auprès de la douane nationale.

3) TRANSPORT DE PIÈCES DÉTACHÉES ET DE VÉHICULES AYANT ABANDONNÉS (WAIVER)

- Toutes les frontières doivent être passées avec, à bord du véhicule, le même stock de pièces détachées que celui déclaré à l'origine, et reporté sur la Packing List obligatoire de chaque véhicule. Il est par conséquent strictement interdit de laisser, vendre ou céder tout matériel transporté.

- En cas de transport de véhicules ayant abandonnés (Auto, Moto, Quad) à l'intérieur d'un véhicule d'Assistance, le déclarant en douane et le Service Concurrents devront être OBLIGATOIREMENT informés afin de régulariser la situation auprès des autorités douanières.

- En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule / des passagers, etc.), tout Équipage surpris à enfreindre ces règles **sera pénalisé de 500 € par matériel** (ex : un pneumatique = 500€). Toute récidive pourra entraîner des pénalités allant jusqu'à l'Exclusion.

4) CONSIGNES EN CAS D'ABANDON

En cas d'abandon d'un Véhicule d'Assistance, son équipage devra IMPERATIVEMENT en plus des dispositions de l'Article A15.2 du Règlement Assistance, prévenir sans délai le déclarant en douane et le Service Concurrents, de l'état dudit véhicule, sa position et les démarches entreprises pour le réacheminer : soit au port d'embarquement de retour en Argentine, **au plus tard le 18 Janvier 2016**, en vue de son réembarquement pour l'Europe sur le bateau de l'Organisateur, soit vers le pays d'origine du véhicule si celui-ci n'a pas été embarqué au Havre sur le bateau de l'Organisateur.

5) VENTE / CESSION DE VÉHICULES

- En cas d'abandon, ou à l'issue du Rallye, il est **FORMELLEMENT INTERDIT** à un Equipage, un Team Manager Dakar, au propriétaire du véhicule et /ou un Pilote / Concurrent de céder ou vendre son véhicule dans un des pays traversés, le véhicule étant sous le régime de l'importation temporaire, et lié à sa Packing List.

- En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule / des passagers, etc.), toute infraction à cette règle entraînera **un refus d'inscription sur le Dakar pour les 5 années à venir**.

6) VÉHICULE SINISTRÉ (TOTALEMENT OU PARTIELLEMENT DÉTRUIT)

- Dans le cas d'un véhicule sinistré (accident, incendie, destruction, etc.), le participant devra déposer une déclaration auprès du poste de police ou de douane. Cette déclaration devra contenir les faits, le numéro d'immatriculation, le numéro de course, les coordonnées des personnes concernées, etc. Un duplicata de celle-ci devra être remis au Service Concurrents de l'Épreuve ainsi qu'au déclarant en douane.

- Le véhicule devra impérativement être ramené au port d'embarquement de retour en **Argentine au plus tard le 18 Janvier 2016**, où les autorités locales décideront en fonction de l'état du véhicule, s'il doit être réexporté, détruit, ou si l'annulation de l'importation temporaire est justifiée. Les éventuels frais supplémentaires de retour sont à la charge du Pilote / Concurrent.

- En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule / des passagers, etc.), **toute infraction à cette règle entraînera une pénalité de 1 500€**. Pour les véhicules sinistrés étant arrivés par la route, le Pilote / Concurrent devra se rapprocher de l'Organisateur pour connaître la marche à suivre.

7) PASSAGE DE LA FRONTIÈRE ARGENTINE / BOLIVIE ET BOLIVIE / ARGENTINE

a) Pour des raisons sanitaires, il est strictement interdit de faire passer les produits suivants **de l'Argentine vers la Bolivie et de la Bolivie vers l'Argentine** (SAG, loi n°18755 de 1989, modifiée en 1994, loi n°19283 – SENASA résolution n°295 de 1999 et résolution n°816 de 2002).
Les véhicules seront fouillés avant le passage de la frontière.

b) Produits interdits :

- Fruits, légumes, herbes, plantes, tubercules, bulbes, graines, pieux, brindilles, terre, fleurs coupées, produits artisanaux, bois et autres produits d'ordre végétal, pesticide et fertilisants.

- Animaux, oiseaux, abeilles, miel, fromages, lait, viandes et les dérivés des deux, embryons, semences, médicaments vétérinaires (vaccins, kits de diagnostiques, antibiotiques, shampoing médicinaux, etc.) ou autres produits ou sous-produits d'origine animale et tout aliment destiné à n'importe quelle espèce.

- Spécimen de flore et faune protégés et/u sous-produits dérivés d'espèces en voie d'extinction, inclus dans la convention du commerce international des espèces menacées de Faune et Flore sylvestres (CITES).

c) En complément des risques encourus localement pour non-respect des lois en vigueur (amendes, blocage du véhicule / des passagers, etc.), tout Équipage surpris à enfreindre cette règle **sera pénalisé d'une amende allant de 500€ à l'Exclusion.**

1) Pendant toute la durée de l'Épreuve, les Équipages des Véhicules d'Assistance doivent se conformer strictement aux prescriptions règlementant la circulation des pays traversés, et notamment respecter les limitations de vitesse locales lorsque celles-ci sont inférieures à la vitesse maximale autorisée.

2) Par ailleurs, il appartient à tout Équipage d'adapter sa vitesse à la population et à la circulation.
Des contrôles radar pourront être effectués sur l'Itinéraire par l'Organisation, les forces de police et de gendarmerie.

3) Tout véhicule ne respectant pas le Code de la Route du pays traversé, roulant à vitesse excessive ou ayant un comportement dangereux et qui ferait l'objet d'un rapport de police, de gendarmerie ou des Juges de Fait du Rallye, risque des pénalités pouvant aller jusqu'à l'Exclusion.

A10.1 VITESSE – ZONES DE CONTRÔLE DE VITESSE

1) Des Zones de Contrôle de Vitesse seront disposées le long de l'Itinéraire, dans des villages, sur des routes ou des pistes, etc. Elles seront mentionnées au Road Book et contrôlées par le GPS TRIPY. Lors des traversées de ces zones, les Véhicules d'Assistance devront respecter la vitesse mentionnée au Road Book.

2) Les dépassements de vitesse sont affichés sur le TRIPY en distance cumulée de dépassement suivant chaque tranche de dépassement.

3) Tout dépassement de vitesse égal ou supérieur à 1 km/h et inférieur ou égal à 20 km/h entraînera les pénalités suivantes :

- **Pour toute distance cumulée de dépassement inférieure à 500 m :**
  - **amende de 200€ ;**
- **Pour toute distance cumulée de dépassement comprise entre 500 et 1 000 m :**
  - **plombage du véhicule au Bivouac + une amende de 400€ ;**
- **Pour toute distance cumulée de dépassement supérieure à 1 000 m :**
  - **Exclusion du Véhicule et de l'Équipage.**

Tout dépassement supérieur à 20 km/h, entraînera les pénalités suivantes :

- **Pour toute distance cumulée de dépassement inférieure à 500 m :**
  - **plombage du véhicule jusqu'au CH d'Arrivée d'Étape du Bivouac suivant + une amende de 400€ ;**
- **Pour toute distance cumulée de dépassement supérieure à 500 m :**
  - **Exclusion.**

A10.2 VITESSE MAXIMALE

1) **En Bolivie et en Argentine**, la vitesse maximale est limitée à **90 km/h pour les camions** et à **110 km/h pour les autos**.
Cette vitesse sera contrôlée par le GPS TRIPY. **Lors d'un dépassement de vitesse, un sigle s'affichera sur l'écran du GPS, accompagné d'un signal sonore.**
Les GPS TRIPY seront contrôlés aux arrivées d'Étape, les informations étant automatiquement transmises par radio. En cas d'infraction, un contrôleur fera constater et contresigner les infractions par un membre de l'Équipage.

2) Sanctions
Le GPS TRIPY enregistre et cumule les dépassements de vitesse.

Tout dépassement de vitesse entrainera les pénalités suivantes :

- De 1 à 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée:
  - Si la distance cumulée est inférieure à 1 000 m :
    - amende de 200€ ;
  - Si la distance cumulée est comprise entre 1 000 et 2 000 m :
    - amende de 400€ ;
  - Si la distance cumulée est supérieure à 2 000 m :
    - amende de 600€.
- De 21 à 40 km/h au-dessus de la vitesse autorisée :
  - Si la distance cumulée est inférieure à 1 000 m :
    - amende de 600€ ;
  - Si la distance cumulée est comprise entre 1 000 et 2 000 m :
    - amende de 800€;
  - Si la distance cumulée est supérieure à 2 000 m :
    - plombage du véhicule jusqu'au CH d'Arrivée d'Étape du Bivouac suivant + une amende de 1 200€.
- Au-delà de 40km/h au-dessus de la vitesse autorisée :
  - Si la distance cumulée est inférieure à 500 m :
    - amende de 1 600€ ;
  - Si la distance cumulée est supérieure à 500 m :
    - plombage du Véhicule jusqu'au CH d'Arrivée d'Étape du Bivouac suivant + une amende de 2 000€.

L'amende devra être payée sous 48 heures sous peine d'immobilisation du véhicule au Bivouac.

A10.3 VITESSE BIVOUAC / VILLE ÉTAPE

Il est interdit de circuler à vitesse excessive et/ou de conduire dangereusement dans la zone du Bivouac et dans les villes Étapes, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à l'Exclusion, sur décision du Directeur de Course Adjoint aux Assistances.

Des contrôles de vitesse seront ponctuellement effectués à l'entrée et dans le Bivouac.

ARTICLE A11 – ASSISTANCE

A11.1 GÉNÉRALITÉS

1) Cf. Article 27P du Règlement Particulier Moto – Quad et Article 31P du Règlement Particulier Auto - Camion.

2) **Il est interdit aux Véhicules d'Assistance d'intervenir sur le Secteur Sélectif du jour sous peine de Disqualification de la Machine / d'Exclusion du Véhicule de Course assisté(e). En revanche, ils pourront intervenir en Secteur de Liaison, uniquement sur les tronçons d'Itinéraire commun à celui des Véhicules de Course.**
Les véhicules et personnes inscrits dans la catégorie Assistance ne sont pas autorisés à se rendre sur le parcours du Secteur Sélectif, sauf après la fermeture du CH Arrivée et après en avoir informé l'Organisation et reçu l'autorisation de l'Organisation. (voir aussi Article A11.1.4)

3) **Les véhicules et personnes inscrits dans la catégorie Assistance ne sont pas autorisés à se rendre sur les Zones Public**, sauf si celles-ci figurent sur l'Itinéraire Assistance.

4) Pour des raisons de sécurité, aucun Véhicule d'Assistance n'est autorisé à se rendre sur la piste pour aller chercher un Véhicule de Course sans avoir fait la demande auprès de l'Organisateur (PCO)

ou du Service Concurrents.

Pour effectuer cette mission, le Véhicule d'Assistance doit être IMPÉRATIVEMENT équipé d'un E-TRACK remis par l'Organisateur (PCO ou Service Concurrents) sous peine de Disqualification de la/les Machine(s) / d'Exclusion du/des Véhicules concernés Course et Assistance.

L'appareil est à restituer (PCO ou Service Concurrents) dès le retour du Véhicule d'Assistance au Bivouac. En cas de dommage et/ou perte du matériel, la caution du Concurrent sera encaissée par le prestataire.

5) Le panneautage est interdit sous toutes ses formes, sur la totalité du parcours.

6) Pour des raisons de sécurité, les Véhicules d'Assistance **n'ont pas le droit de transporter de carburant** (tolérance de 20 litres). Tout ravitaillement (en essence) d'une machine / d'un Véhicule en Course par un Véhicule d'Assistance est interdit en Secteur Sélectif et en Secteur de Liaison, sous peine de Disqualification du Pilote / d'Exclusion du Concurrent assisté.

Le remplissage des réservoirs d'un T1 ou T2 Diesel pourra être effectué, à partir d'un camion T5 au Bivouac, et uniquement si le réservoir de ce dernier est fixé à l'extérieur de la caisse, sous le véhicule.

7) Toute infraction à la réglementation sur l'Assistance donnera lieu à des pénalités pouvant aller jusqu'à l'Exclusion du Véhicule d'Assistance et de la/les Machine(s) / du/des véhicule(s) de Course concerné(s).

A11.2 PÉNALISATIONS POUR ASSISTANCE INTERDITE

1) Une équipe mise en place par l'Organisateur sur l'Itinéraire et au Bivouac sera intégralement dédiée aux contrôles de toute forme d'assistance interdite et habilitée à appliquer les pénalités.

2) **L'assistance par une personne ou un véhicule non accrédité** entraînera les pénalisations suivantes :

- **1ère infraction : obligation pour les véhicules et/ou les personnes concernées de s'accréditer auprès de l'Organisateur ou de quitter l'Itinéraire du Rallye + pénalité de 3h00 par Machine / Véhicule de course concerné, 6h00 sur un Secteur Sélectif ;**
- **Récidive : Disqualification de la Machine / Exclusion du Véhicule de Course concerné(e).**

3) **L'assistance sur un Secteur Sélectif** (Machine ou Véhicule et/ou personne inscrite en Assistance**) entraînera des pénalités allant de 6h00 à la Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurrent assisté. Toute récidive entraînera l'Exclusion.**

4) Toute présence d'une Assistance sur un Secteur de Liaison, un Départ ou une Arrivée de Secteur Sélectif si ceux-ci ne figurent pas au Road Book Assistance, **entraînera des pénalités allant de 3h00 à la Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurrent assisté. Toute récidive entraînera l'Exclusion.**

5) Tout transport de pièces par un véhicule non accrédité, tout dépôt ou largage de matériel **entraîneront des pénalités allant de 6h00 à la Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurent assisté. Toute récidive entraînera l'Exclusion.**

6) Toute assistance à l'extérieur du Bivouac ou dans un lieu clos (dans ou à l'extérieur du Bivouac) **entraînera des pénalités allant de 6h00 à la Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurrent assisté**. Une tente n'est pas considérée comme un lieu clos. **Toute récidive entraînera l'Exclusion.**

7) La transmission d'informations par quelque moyen que ce soit **seront sanctionnés par une pénalité de 3h00 + 500 € par infraction, pour le Pilote / le Concurrent en Course concerné**. Il est rappelé que le panneautage est interdit sous toutes ses formes, et sur la totalité du parcours. (Article A11.1.5)

8) La présence de tout moyen de locomotion (Auto, Moto, Quad, Camion, avion, hélicoptère, etc.) effectuant le parcours du Rallye le même jour ou à quelques jours d'avance, ainsi que le survol prolongé de véhicules avec des moyens officiels ou non, embarquant à leur bord un membre ayant un lien quelconque avec les Pilotes / Concurrents encore en Course entraîneront la Disqualification / l'Exclusion immédiate de tous les participants ayant un lien avec un de ces moyens.

9) Toute assistance aérienne non gérée par l'Organisation **entraînera des pénalités allant de 6h00 à La Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurrent concerné. Toute récidive entraînera la Disqualification du Pilote / l'Exclusion du Concurrent assisté.**

Par assistance aérienne, nous considérons toute présence sur une Étape d'un aéronef ayant à son bord au moins une personne ayant un lien quelconque avec un Pilote / un Concurrent en Course et tout transport du matériel d'assistance (outils, groupes électrogènes, éclairages, compresseurs, etc.) dans des avions privés ou affrétés par l'Organisation.

ARTICLE A12 - ASSURANCES

Cf. Article 28P du Règlement Particulier Moto – Quad et 33P du Règlement Particulier Auto - Camion + Annexe 2.
Il est impératif de vous reporter à ces Articles (Moto – Quad : 28P1, 28P2, 28P3. Auto – Camion : 33P1, 33P2, 33P3) pour connaître les couvertures et garanties.

ARTICLE A13 - PUBLICITÉ

1) Les Organisateurs fourniront à chaque Équipage Assistance un ensemble de plaques d'identification comprenant : 2 plaques « Rallye » et 2 panneaux portant les numéros de course dits plaques numéros.

2) Pendant toute la durée de l'Épreuve, les plaques doivent être apposées suivant le présent Règlement. Elles ne doivent en aucun cas recouvrir, même partiellement, l'immatriculation du Véhicule.

3) Les plaques numéros doivent être collées sur le côté droit et le côté gauche du Véhicule et dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'elles soient totalement visibles de côté.
Elles comportent le numéro de course, le nom de l'Épreuve et éventuellement le nom d'un partenaire principal des Organisateurs. 26 cm x 50 cm sont réservés à la publicité non rachetable des Organisateurs.

4) 2 plaques « Rallye » doivent être apposées visiblement sur le Véhicule pendant toute la durée de l'Épreuve. Elles sont obligatoirement fixées, parallèlement à l'axe des roues, à l'avant et à l'arrière du Véhicule, sans recouvrir, même partiellement les plaques d'immatriculation et, excepté le sigle du constructeur, la plaque devra être la première inscription lisible de l'avant au-dessus de la ligne des codes.
Elles incorporeront le numéro de course du Concurrent en chiffres de 4 cm de hauteur et d'une épaisseur du trait de 1 cm.
5) À tout moment de l'Épreuve, l'absence ou la mauvaise apposition d'une plaque numéro ou d'une plaque « Rallye » peut entraîner une pénalisation égale, par constat, à 10% du montant des droits d'engagement (forfait Véhicule et Équipage) à condition que l'Organisateur fournisse ces panneaux ou plaques. L'absence ou la mauvaise apposition simultanée d'au-moins 2 plaques peut entraîner une pénalité de 20% des droits d'engagement (forfait Véhicule et Équipage).

6) **Les noms du premier pilote et des copilotes ainsi que le drapeau de leur nationalité, d'une hauteur de 30 à 50 mm, doivent être apposés sur chaque côté des ailes avant ou portières avant du Véhicule**. Tout Véhicule ne respectant pas cette règle peut être l'objet d'une pénalisation, par constat, égale à 10% du montant des droits d'engagement (forfait Véhicule et Équipage).

7) Tout Concurrent sera équipé d'un bracelet d'identification, sur lequel figure le **numéro d'appel du PCO : +33 1 41 33 02 10.** Les bracelets des Équipages et des Pilotes / Concurrents seront de couleurs différentes. Tout défaut constaté par un Officiel entraînera une pénalisation de 10% du montant des droits d'engagement (forfait individuel). En cas de détérioration de ce bracelet, la

personne devra en demander un autre au Service Concurrents, en échange de celui qui a été détérioré.

8) Il est permis aux Équipages d'apposer librement toute publicité sur leurs Véhicules, pour autant que celle-ci :

a) soit autorisée par les règlements de la FIA et la législation des pays traversés ;
b) ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes ;
c) n'empiète pas sur les endroits réservés et définis ci-dessous des plaques Rallye, plaques numéros et bandeaux de pare-brise ;
d) ne gêne pas la vue de l'équipage à travers les vitres ;
e) n'exprime pas d'opinion politique et/ou religieuse.

9) Les emplacements réservés aux Organisateurs pour la publicité collective obligatoire non rachetable, sont :

a) les plaques numéros où la publicité Organisateur devra être installée sur un bandeau de 26 cm x 50 cm, éventuellement divisible en haut et/ou en bas des numéros ;

b) 1 jeu de plaques « Rallye » dont 9 cm x 43 cm sont réservés à la publicité des Organisateurs ;

c) 2 bandeaux à apposer sur chaque côté de la partie supérieure du pare-brise, d'une hauteur de 10 cm et d'une longueur de 25 cm.

10) La publicité facultative des Organisateurs doit figurer sur deux plaques de 50 cm de large x 52 cm de haut non morcelables à apposer sur le côté droit et le côté gauche du Véhicule et dans la zone située entre les passages de roues à condition qu'ils soient totalement visibles de côté.

11) Les Équipages doivent s'assurer de la bonne apposition des publicités, pendant toute la durée de l'Épreuve dès la sortie des Vérifications Techniques. Une absence ou une mauvaise apposition d'une publicité obligatoire ou facultative, s'il y a lieu, entraîne une pénalité de 10% du montant des droits d'engagement (forfait Véhicule et Équipage) pour le premier constat et de 100% à chaque récidive.

12) Il appartient aux Concurrents de prévoir les supports adéquats, en vue d'être conformes aux règles énoncées ci-dessus, toute modification des stickers étant interdite (découpage, etc.).

ARTICLE A14 – VÉRIFICATIONS DES ASSISTANCES

Le fait de présenter un véhicule d'Assistance aux Vérifications Administratives et Techniques est considéré comme une déclaration implicite de conformité.

Le départ est refusé à tout équipage d'Assistance qui se présente aux Vérifications Administratives et Techniques au-delà des limites prévues par le Règlement sauf en cas de force majeure dûment reconnu comme tel par les Commissaires Sportifs et/ou Techniques.

A14.1 VÉRIFICATIONS ADMINISTRATIVES

1) Les Vérifications Administratives auront lieu les 31 Décembre 2015 et le 1 Janvier 2016, à Tecnópolis (Argentine).

2) La présence de tous les membres de l'équipage des Véhicules d'Assistance est obligatoire aux Vérifications Administratives.
Le responsable du véhicule d'Assistance s'engage à présenter des papiers en règle. Si l'un des documents venait à manquer, le Véhicule et ses membres d'équipage ne seraient pas acceptés.

Aux Vérifications Administratives, chaque membre de l'équipage d'un véhicule d'Assistance devra présenter les documents originaux suivants, en cours de validité.
Aucune photocopie ou déclaration de perte ne sera acceptée sauf cas de force majeure.

Les équipages des véhicules d'Assistance se présentant directement à devront impérativement

passer les Vérifications Administratives avant les Vérifications Techniques, faute de quoi les stickers servant à l'identification des véhicules ne seront pas délivrés, et les vérifications non validées.

3) Les équipages d'Assistance recevront une convocation précisant la date et l'heure exacte à laquelle ils devront se présenter aux vérifications.

Cette convocation est à respecter impérativement. Elle correspond à l'heure de pointage au Contrôle Horaire (CH) d'entrée du Parc d'attente des Vérifications.
L'EQUIPAGE A L'OBLIGATION DE SE PRESENTER AU COMPLET AVEC SON VEHICULE.

Après avoir mis son Véhicule dans le parc d'attente, l'Equipage aura **15 minutes pour se présenter aux Vérifications Administratives.**

Le non-respect des heures de convocation entraînera une pénalisation de :

- **50€ pour la 1ère heure de retard entamée,**
- **100€ pour les suivantes.**

4) Documents à présenter pour les pilotes et copilotes des Véhicules d'Assistance:

- **Permis de conduire national** : pour la catégorie Camion Assistance, un seul permis poids lourds suffit ; pour les autres types de véhicules, le document doit être conforme au type de véhicule engagé,
- **Passeport en cours de validité** (valable **jusqu'au 30/06/2016**),
- **Visas,**
- Vaccinations : aucune vaccination obligatoire. Facultatifs mais conseillés : diphtérie, hépatite A et B, tétanos, poliomyélite, typhoïde et éventuellement rage, méningite A et C, etc.

5) Documents à présenter pour les Véhicules d'Assistance:

- **Certificat d'immatriculation du véhicule** (pas d'immatriculation provisoire, W ou WW ou d'équivalent pour les pays étrangers) ;
- **Certificat d'assurance** (carte verte) ;
- **Autorisation du propriétaire d'utiliser le véhicule quand ce dernier ne fait pas partie des membres de l'équipage.**
- **Packing list du véhicule et de son matériel dûment remplie**. (Cf. Article A9.3.1 du Règlement Assistance).

A14.2 VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

1) Les véhicules d'Assistance qui partent d'Europe sur le bateau de l'Organisateur passeront les Vérifications Techniques **au Havre, les 19 et 20 novembre 2015**.
La présence des membres de l'équipage d'Assistance n'est pas obligatoire. Le véhicule peut être passé aux Vérifications Techniques par un représentant dudit équipage.

Les Véhicules d'Assistance se présentant directement à passeront les Vérifications Techniques au Parc Assistance, **les 31 Décembre 2015 et 1 Janvier 2016,** à l'issue des Vérifications Administratives.

2) **A l'issue des Vérifications Administratives, chaque équipage d'Assistance devra se présenter aux Vérifications Techniques et respecter le temps imparti pour s'y rendre** (temps précisé sur le carton des Vérifications).

Le non-respect de l'heure de convocation entraînera une pénalisation de :

- **50€ pour la 1ère heure de retard entamée,**
- **100€ pour les suivantes.**

3) L'équipage d'Assistance s'engage à présenter un Véhicule d'Assistance conforme à la fiche d'engagement, sous peine de se voir refuser l'embarquement.

4) Les Vérifications Techniques comprendront :

- la vérification de la conformité du véhicule et des éléments de sécurité ;
- le stickage du véhicule, conformément à l'Article 12P du Règlement Particulier Moto – Quad et 16P du Règlement Particulier Auto – Camion ;
- la vérification des branchements et du fonctionnement du TRIPY.

5) Les véhicules d'Assistance qui partent d'Europe sur le bateau de l'Organisateur devront être présentés au Havre pour l'embarquement, avec les supports, câblages et antennes du Tripy montés, prêts à recevoir le système, sous peine de ne pouvoir embarquer.

Les véhicules se présentant directement à Tecnópolis, devront se présenter aux Vérifications avec les supports, câblages et antennes du TRIPY montés, prêts à recevoir le système.
Tout manquement à cette règle entraînera une pénalisation de 150€.

6) Les véhicules devront être présentés aux Vérifications Techniques prêts à partir et les équipements de sécurité cités à l'Article A15.1 du Règlement Assistance devront être présentés aux Commissaires en charge des contrôles.

7) Tout véhicule d'Assistance qui apparaîtrait non conforme aux informations transmises ou non adapté aux normes en vigueur lors des Vérifications Techniques, pourrait se voir refuser l'embarquement ou refuser le départ (décision du Comité d'Organisation).
Dans ce dernier cas, les droits d'engagement resteront acquis à l'Organisateur.

ARTICLE A15 - SÉCURITÉ DES ÉQUIPAGES D'ASSISTANCE

A15.1 ÉQUIPEMENT DE SURVIE

1) Pour des raisons de sécurité, tous les véhicules devront obligatoirement avoir à bord le matériel suivant :

- 1 lampe de poche,
- 1 carte générale d'Amérique du Sud (type Berlitz : Bolivie, Argentine) ou la carte Sécurité Routière (remise aux Vérifications Administratives),
- 1 trousse médicale d'urgence,
- 1 coupe ceinture par personne,
- 1 triangle de signalisation,
- 1 gilet fluo par personne inscrite dans le Véhicule d'Assistance,
- 1 TRIPY (inclus dans le forfait engagement).

2) Tout Équipage d'Assistance ne pouvant présenter ce matériel au départ d'une Étape, se verra refuser le départ jusqu'à sa mise en conformité.

Des contrôles inopinés seront effectués ; en cas de non remise en conformité, le véhicule incriminé sera plombé et immobilisé jusqu'à sa mise aux normes. L'exclusion sera prononcée en cas de récidive.

A15.2 ABANDON

1) IMPORTANT : Dès que la décision d'abandonner est prise, l'Équipage devra faire connaître ses intentions concernant son voyage de retour pour eux-mêmes et pour leur matériel :

- s'il rejoint le Bivouac, il devra se présenter au Service Concurrents.
- s'il ne revient pas au Bivouac, téléphoner au PCO.

En cas d'abandon, il est impératif que l'Équipage du Véhicule d'Assistance prévienne par tous les moyens, et dans les plus brefs délais le PCO : +33 (0) 1 41 33 02 10.

Le non-respect de cette clause importante de sécurité entraînera, de façon irrévocable, le refus de tout engagement ultérieur de l'équipage à tout Rallye organisé par l'Organisateur.

L'Équipage devra également se conformer à l'Article A9.3.3 du Règlement Assistance.

2) De même, le non-respect de cette obligation de prévenir l'Organisateur en cas d'abandon entraînera, dans le cas de recherches spécifiques, la responsabilité pécuniaire des équipages n'ayant pas pris les dispositions nécessaires à la signalisation de leur localisation.

3) Les équipages d'assistance ayant abandonné ne pourront, en aucun cas, être transportés par les moyens de l'Organisateur pendant tout ou partie du parcours.

A15.3 CEINTURE - HARNAIS

1) Le port de la ceinture ou du harnais est obligatoire sur la totalité de l'Itinéraire.

2) Le non port de la ceinture ou du harnais entraînera les pénalités suivantes :

- 1ère infraction : **amende de 300 € par infraction, par membre d'équipage,**
- 2ème infraction : **plombage du véhicule jusqu'au CH d'Arrivée d'Étape du Bivouac suivant,**
- 3ème infraction : **Exclusion.**

Des contrôles seront effectués sur l'Itinéraire par l'équipe Prévention / Sécurité et rapportés au Directeur de Course Adjoint aux Assistances.

ARTICLE A16 - ACCESSOIRES ET NAVIGATION

A16.1 TÉLÉPHONE SATELLITE

La possession d'un téléphone satellite est facultative, mais fortement recommandée afin de pouvoir entrer en communication avec les Pilotes / Concurrents en Course en cas d'accident ou de panne. L'Organisateur ne peut pas être tenu responsable de la transmission des informations entre un véhicule en Course et son Assistance.

A16.2 RADIOS

1) Pour des raisons de sécurité, les Véhicules d'Assistance seront autorisés à être équipés d'émetteurs récepteurs radio VHF homologués et fournis par le prestataire de l'Organisation exclusivement. Ils utiliseront une fréquence unique, toute modification est interdite. Les conditions de réception du matériel et d'installation seront transmises par le prestataire concerné.

2) Tous les postes émetteurs et/ou récepteurs UHF - CB ou tout autre moyen de communication sont interdits sur tout l'Itinéraire du Rallye à bord des véhicules.

3) Les récepteurs radio AM et FM devront être des modèles commercialisés et non modifiés. La réception de la bande FM se limitera de 88 à 108 Mhz. Des contrôles inopinés pourront avoir lieu. Toute infraction entraînera des pénalités allant jusqu'à l'Exclusion.

4) Seul l'usage des postes Talkie-Walkie sera autorisé sur le périmètre exclusif du lieu des Bivouacs, dans la mesure où il s'agira de postes bloqués sur une fréquence unique. S'ils ne sont pas fournis par le prestataire radio de l'Organisation (ASTRIUM), des demandes d'autorisation devront être effectuées auprès des autorités des pays traversés et les fréquences utilisées devront être transmises à l'Organisateur.

A16.3 MOYENS SATELLITAIRES

Tout système de liaison satellite ou autre entre une Machine / un véhicule en Course et une base extérieure ou un autre véhicule, est interdit.

L'utilisation d'une station BGAN ou RBGAN (+ antenne associée) sera autorisée, exclusivement dans l'enceinte du Bivouac.

A16.4 NAVIGATION

1) L'utilisation d'un GPS supplémentaire non fourni par le prestataire de l'Organisateur est autorisée.

2) Pour le bon respect de l'Itinéraire Officiel du Road Book et des limitations de vitesse, l'installation du TRIPY à un emplacement visible par le conducteur est fortement recommandée.

La nature des terrains et des sols, les risques météo, la dangerosité de certaines routes et pistes, la traversée de la Cordillère, imposent une réglementation des Véhicules admis dans la catégorie Assistance.

ARTICLE A17 – PÉNALITÉS DES ASSISTANCES

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Pénalités financières	Plombage du véhicule jusqu'au CH de départ du 1er Camion de Course de l'Etape du lendemain (AUTO) ou CH du dernier Camion de course (Camion)	Départ refusé ou Exclusion	Autres pénalités
Véhicule d'Assistance en configuration « espace à vivre » transportant des pièces	A1.2.a	----------	----------	X	
Stationnement d'un camping-car ou mobil-home non accrédité dans un rayon de 2km autour des Bivouacs.					
- 1ère infraction	----------	1 000€		Up to	
- Récidive	----------	----------	----------	X	
Changement et/ou permutation de membres d'équipage : - Par infraction et par membre d'équipage	A2.4	500€			
Absence au Briefing de tous les membres d'un équipage	A3	500€			
Départ en dehors des créneaux horaires imposés	A6.2				Arrêt 2h entrée Bivouac
TRIPY : tout incident du fait de l'équipage et/ou toute tentative de fraude :	A7.2.4				
- 1ère infraction	----------	300€			
- 2ème infraction	----------	500€			
- 3ème infraction	----------	----------	X		
- 4ème infraction	----------	----------	----------	X	
Non-respect de l'Itinéraire	A8.2.2				
- 1ère infraction	----------	300€			
- 2ème infraction	----------	500€			
- 3ème infraction	----------	----------	X		
- 4ème infraction	----------	----------	----------	X	
Incivilité constatée	A9.1.2				
- 1ère infraction	----------	500€			
- Récidive : sur décision du responsable des assistances	----------	----------	----------	X Jusqu' à	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Pénalités financières	Plombage du véhicule jusqu'au CH de départ du 1er Camion de Course de l'Etape du lendemain (AUTO) ou CH du dernier Camion de course (Camion)	Départ refusé ou Exclusion	Autres pénalités
Abandon d'une roue et/ou d'un pneu crevé ou endommagé - Par pneu ou roue - Récidive : sur décision du responsable des Assistances	A9.1.3 ---------- ----	1 000€ -------- ---	---------- -----	X Jusqu' à	
Implication dans un accident, selon circonstance, après enquête	A9.2			X Jusqu' à	
Abandon, vente ou cession de tout matériel transporté, en complément des risques encourus localement - Par matériel - Récidive :	A9.3.3 ---------- ---- ---------- ----	500€ -------- ----	---------- ------	X Jusqu' à	
Vente ou cession de véhicule, en complément des risques encourus localement	A9.3.5				Refus Engag. pendant 5 ans
Véhicule sinistré (totalement ou partiellement détruit) infraction à la règle de l'Article A9.3.6	A9.3.6	1 500€			
Passage frontière, transport de produits Interdits, en complément des risques encourus localement, de : …… jusqu'à …….	A9.3.7	500€		X Jusqu' à	
Non-respect du Code de la Route, vitesse excessive, comportement dangereux	A10			X Jusqu' à	
Dépassement de la vitesse dans les Zones de Contrôle de Vitesse de 1 à 20 km/h - Distance inférieure à 500 m - Distance entre 500 & 1 000 m - Distance supérieure à 1 000 m	A10.1.2 ---------- ---- ---------- ---- ---------- ----	200€ 400€ -------- ----	X ---------- ----	X	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Pénalités financières	Plombage du véhicule jusqu'au CH de départ du 1er Camion de Course de l'Etape du lendemain (AUTO) ou CH du dernier Camion de course (Camion)	Départ refusé ou Exclusion	Autres pénalités
Dépassement de vitesse supérieur à 20 km/h - Distance inférieure à 500 m - Distance supérieure à 500 m	---------- ---------- ----	400€ --------- ----	X ---------- ----	X	
Vitesse Maximum Autorisée : **Dépassement de vitesse de 1 à 20 km/h** -Pour une distance cumulée inférieure à 1 000 m -Pour une distance cumulée entre 1 000 et 2 000 m - Pour une distance cumulée supérieure à 2 000 m **Dépassement de vitesse de 21 à 40 km/h** -Pour une distance cumulée inférieure à 1 000 m -Pour une distance cumulée entre 1 000 et 2 000 m - Pour une distance cumulée supérieure à 2 000 m **Dépassement de vitesse au-delà des 40km/h** -Pour une distance cumulée inférieure à 500 m -Pour une distance cumulée supérieure à 500 m	A10.2.2 ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- --- ---------- ---	200 € 400 € 600 € 600 € 800 € 1 200 € 1 600€ 2 000 €	X X		
Vitesse excessive, conduite dangereuse dans la Zone du Bivouac ou dans les villes Étapes	A10.3			X Jusqu'à	
Assistance sur le Secteur Sélectif avant la fermeture du contrôle d'arrivée - Pour le Pilote / Concurrent assisté	A11.1.2			X	
Ravitaillement en carburant d'un véhicule en Course – Pour le Pilote / Concurrent assisté	A11.1.6			X	
Assistance par une personne ou un véhicule non accrédité	A11.2.2				

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Pénalités financières	Plombage du véhicule jusqu'au CH de départ du 1er Camion de Course de l'Etape du lendemain (AUTO) ou CH du dernier Camion de course (Camion)	Départ refusé ou Exclusion	Autres pénalités
- 1ère infraction, pour le Pilote / Concurrent assisté : - Récidive				-- X	3 h SL ou 6 h SS
Assistance sur un Secteur Sélectif Pour le Pilote / Concurrent assisté : de 6 h à Exclusion - Récidive	A11.2.3			X Jusqu'à X	6 h
Présence d'une Assistance en lieu interdit pour le Pilote / Concurrent concerné : de 3 h à Exclusion - Récidive	A11.2.4			Jusqu'à X X	3 h
Transport de pièces par véhicule non accrédité, Dépôt, largage de matériel pour le Concurrent assisté : de 6 h à Exclusion - Récidive	A11.2.5			X Jusqu'à X	6 h
Assistance à l'extérieur du Bivouac ou dans un lieu clos (dans ou à l'extérieur du Bivouac) pour le Pilote / Concurrent assisté : de 6 h à Exclusion - Récidive	A11.2.6			X Jusqu'à X	6 h
Panneautage ou transmission d'informations Par infraction, pour le Pilote / Concurrent concerné	A11.2.7	500€		--	3h
Présence de tout moyen de locomotion …. Pour le ou les Pilote(s) / Concurrent(s) concerné(s)	A11.2.8			X	

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PÉNALISATIONS	Art. N°	Pénalités financières	Plombage du véhicule jusqu'au CH de départ du 1er Camion de Course de l'Etape du lendemain (AUTO) ou CH du dernier Camion de course (Camion)	Départ refusé ou Exclusion	Autres pénalités
Assistance aérienne non gérée par l'Organisation Pour le Pilote / Concurrent assisté : de 6h à l'Exclusion - Récidive	A11.2.9 --- ---	--- ---	--- ---	X Jusqu' à X	6h
Retard aux Vérifications Administratives et Techniques - 1ère heure de retard entamée - Par heure suivante - Au-delà des limites prévues	A14.1.2 & 14.2.3 --- --- ---	 50€ 100€ ---	 ---	 X	
Absence des supports, câblages, antennes TRIPY - Au Havre - A	A14.1.5 --- ---	--- --- 150 €	---	--- --	Refus Embarq.
Matériel de sécurité manquant ou incomplet au Départ d'une Étape, jusqu'à sa mise en conformité	A15.1.2			X	
PCO non informé de l'abandon d'un Équipage, Pour l'Équipage concerné	A15.2.1				Refus de tout engag. ultérieur + pénalité financière en cas de recherche
Absence de port de ceinture ou de harnais Par infraction et par membre d'Équipage - 1ère infraction - 2ème infraction - 3ème infraction	A15.3 --- --- ---	 300€ --- ---	 X ---	 X	
Emetteurs et/ou Récepteurs radios non conformes	A16.2.3			X Jusqu' à	

AII. RÉGLEMENTATION TECHNIQUE DES ASSISTANCES

1) OBLIGATIONS TECHNIQUES POUR TOUS LES VEHICULES AUTO ET CAMION

En plus des EQUIPEMENTS DE SURVIE définis dans l'article A15.1 du Règlement Assistance, chaque Véhicule d'Assistance, doit être présenté avec l'équipement suivant :

- 1 extincteur manuel homologué de 2 kg à poudre ;
- 1 roue de secours ;
- 1 pare-brise feuilleté ;
- 1 frein de parking ;
- 1 éclairage avant et arrière en parfait état de marche ;
- 1 avertisseur à compresseur ;
- des rétroviseurs extérieurs ;
- 1 réservoir. L'équipage sera responsable du calcul de son autonomie ;
- des ceintures de sécurité ou harnais ;
- 1 anneau de remorquage à l'avant et à l'arrière ;
- 1 sangle.

Pour les autos et les camions d'Assistance n'ayant pas à se rendre sur la piste, les arceaux ne sont pas obligatoires.

2) OBLIGATIONS TECHNIQUES POUR AUTO ET CAMION T5 SUSCEPTIBLES DE PRENDRE LA PISTE

Chaque Véhicules d'Assistance, susceptibles de prendre la piste doit être impérativement équipé, en plus des équipements ci-dessus, des éléments suivants :

- 1 arceau cabine (avec barres de portes) ;
- des harnais 4 points ;
- 1 coupe-circuit – étouffeur ;
- 1 roue de secours (soit 2 au total) ;
- de plusieurs sangles ;
- 1 Equipement de survie défini à l'Article 41P du Règlement Particulier Moto – Quad et 47P du Règlement Auto - Camion ;
- 1 E-Track REMIS par la Direction de Course avant de prendre la piste.

Pour des raisons de sécurité, le port du casque est recommandé lorsque le véhicule doit prendre la piste.

En plus pour les Camions d'Assistance :

- Sièges individuels pour tous les membres de l'Equipage (banquette interdite).

IMPORTANT : Les véhicules pouvant prétendre à prendre la piste devront être déclarés aux Vérifications Techniques.

3) HAUTEUR DES VEHICULES

Hauteur maximale des voitures (galerie incluse) : 2,00m.
Hauteur maximale des camions (galerie incluse) : 4,00m.

dakar.com | @dakar | #Dakar2016

A.S.O.
Amaury Sport Organisation
Immeuble Panorama B – 253 quai de la Bataille de Stalingrad
F – 92137 Issy-les-Moulineaux cedex - Tél. 33 (0)1 41 33 14 00

© A.S.O. 2015 - HAVAS SPORTS & ENTERTAINMENT - CRÉDITS PHOTOS : FREESESPORTS